



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 257]

नई दिल्ली, बुधवार, जून 28, 2017/आषाढ़ 7, 1939

No. 257]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JUNE 28, 2017/ASADHA 7, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 05 जून 2017

सं. टीएमपी/57/2016-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अनुमोदन के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/57/2016-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मई 2017 के 24वें दिन पारित)

यह मामला स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा 01 अगस्त 2016 से लागू की जाने वाली महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रति अग्रेषित की थी। तत्पश्चात्, एमओएस ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 17 अक्टूबर 2016 द्वारा महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अग्रेषित किए थे।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव लेकर आया है। जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 6 सितम्बर 2016 में कही गई मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

- (i). जेएनपीटी में शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन की मात्रा माइनसक्वूल है। शुष्क बल्क कार्गो (सीमेंट) के लिए पिछले पांच वर्षों का वार्षिक औसत प्रहस्तन 0.65 एमएमटी है और ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो 0.1 एमएमटी है।
- (ii). शुष्क बल्क प्रकार कार्गो में, वर्तमान में केवल सीमेंट (खुला बल्क रूप में) अभियंत्रित साधनों के माध्यम से जेएनपीटी में प्रहस्तित किया जाता है और कोई स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालन शामिल नहीं हैं। शैलो वॉटर बर्थ में कोई अन्य शुष्क बल्क/उर्वरक/उर्वरक कच्चा माल प्रहस्तित नहीं किए जाते हैं क्योंकि भंडारण/ढका हुआ भंडारण स्थान इन कार्गो के लिए उपलब्ध नहीं है।
- (iii). शुष्क बल्क कार्गो सीमेंट से इतर, शैलो वॉटर बर्थों में प्रहस्तित कार्गो में मुख्यतः ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो, मशीनरी पुर्ज/वाहन/हैवी लिफ्ट आदि शामिल हैं। पत्तन ने जम्बो बैग रूप में (केवल तीन बार) अमोनियम नाइट्रेट का प्रहस्तन किया है। इन पोतों पर जलयान दिवस आउटपुट 1400 मी.ट./दिन के बीच है। पत्तन के पास ब्रेक बल्क/परियोजना कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए शैलो बर्थ में कोई उपस्कर नहीं है। जेएनपीटी के पास बल्क/ब्रेक प्रहस्तन के लिए कोई स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन स्टाफ नहीं है। इसलिए पत्तन के पास उसके दरमानों में स्टीवडोरिंग गतिविधियों के लिए कोई विनिर्दिष्ट प्रशुल्क नहीं है। पत्तन केवल घाटशुल्क प्रभार संग्रहीत करता है और कार्गो के प्रहस्तन/डिलीवरी की अनुमति देने से पहले परेषिती/पोतवणिक से कार्गो विराम समय प्रभार (यदि कोई हो) प्रोद्भूत करता है।
- (iv). पोतवणिक/परेषिती जरूरी उपस्कर/क्रेनों जैसे फोर्क लिफ्टों, हाइड्रॉ, ट्रेलरों, हैवी ड्यूटी क्रेनों, जब कभी जरूरत हो, की तैनात सहित स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के लिए व्यवस्थाएं करता है। ये उपस्कर स्टीवडोरिंग एजेंसियों द्वारा स्थानीय मार्केट से किराये पर ली जाती हैं जिनकी दरें मार्केट चालित होती हैं।
- (v). हाल ही में, शैलो वॉटर बर्थ में लिक्विड कार्गो प्रहस्तन शैलो वॉटर बर्थ से दो लिक्विड कार्गो पाइपलाइनों को बिछाते हुए तथा उन्हें बीपीसीएल लिक्विड कार्गो जेट्टी से टैंक फार्म क्षेत्र तक मौजूदा पाइपलाइनों में जोड़ते हुए शुरू किया गया था। इस परिचालन में भी, कोई स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन शामिल नहीं है। यह कार्गो इन पाइपलाइनों के माध्यम से पोत से टैंक फार्म क्षेत्र तक सीधे पम्प किया जाता है। कनेक्शन/डिकनेक्शन तथा कार्गो परिचालन प्राप्तकर्ता टैंक फार्म द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं।
- (vi). शैलो वॉटर बर्थ-01 का उपयोग ब्रिटिश गैस द्वारा उनके ऑफ शोर आपूर्ति पोतों के प्रहस्तन के लिए उपयोग किया जाता है। इसमें मुम्बई हाइ क्रूड ऑयल रिफ्स परिचालन के लिए अपेक्षित उपस्कर तथा सामग्री की आपूर्ति का प्रावधान करता है। उन्होंने दीर्घावधि आधार पर उनके ऑफशोर आपूर्ति परिचालनों के प्रहस्तन तथा प्रबंधन के लिए अपनी स्वयं की एजेंसी नियुक्ति की थी। यह परिचालन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के परिप्रेक्ष्य में नहीं आता है।
- (vii). ये दिशानिर्देश अंतर-लदाई/लंगरगाह/उतराई परिचालनों, बार्ज प्रहस्तन, फ्लोटिंग क्रेनों आदि पर लागू नहीं होते हैं। अतः, यह देखा जा सकता है कि शैलो वॉटर बर्थ में उपलब्ध अवसंरचना की सीमाओं के साथ, कार्गो जैसे बैग कार्गो, लौह तथा स्टील उत्पाद जैसे कोइलें स्लैब, पाइप, ट्यूबें, प्लेटें, परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी उत्पाद, आरओआरओ माध्यम से इतर मोटर वाहन जिन्हें खुले स्थान में भंडारित किया जा सकता है, वे भी थोड़ी मात्रा में शैलो वॉटर बर्थ में प्रहस्तित किए जा सकते हैं। इसलिए, अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव केवल उपर्युक्त कार्गो के लिए तैयार किया गया है।
- (viii). किसी कार्गो के लिए जो उपर्युक्त श्रेणी में नहीं आते हैं, पड़ोसी मुम्बई पत्तन के अपक्रंट प्रशुल्क का अनुसरण करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ix). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए नियुक्त पंजीकृत फर्म से प्रहस्तित कार्गो की रु0 20/- प्रति मीट्रिक टन की मामूली रॉयल्टी संग्रहीत करने का भी प्रस्ताव किया है।
- (x). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए नियुक्त फर्म से प्रहस्तित टनभार पर विशिष्ट रॉयल्टी संग्रहीत करने और विशिष्ट योग्यता मानदंड को पूरा करने के लिए किसी फर्म अथवा फर्मों को लाइसेंस जारी किए जाएंगे।

3.2. जेएनपीटी का प्रस्ताव निम्नलिखित के लिए अनुमोदन प्राप्त करने हेतु है:

लाइसेंसधारी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसियों द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऑन बोर्ड स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए अधिकतम प्रशुल्क दरें।

| क्र.सं. | घटक समूह | प्रभार का आधार | जलयान दिवस उत्पादक प्रतिमानक (मी.ट.) | स्टीवडोरिंग प्रभार प्रति मी.ट. (रु०) | तट प्रहस्तन प्रभार प्रति मी.ट. (रु०) |
|---------|-------------------------------------|----------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. | बैग में कार्गो | प्रति मी.ट. | 1200 | 504.00 | 197.00 |
| 2. | जम्बो बैग | प्रति मी.ट. | 1400 | 324.00 | 327.00 |
| 3. | लौह एवं स्टील कोइलें और स्लेब | प्रति मी.ट. | 4000 | 106.10 | 157.00 |
| 4. | लौह एवं स्टील-पाइप, टयूबें, प्लेटें | प्रति मी.ट. | 1200 | 353.68 | 382.00 |
| 5. | परियोजना कार्गो | प्रति हुक प्रति पाली | - | 92,400.00 | 50,400.00 |
| 6. | आरओआरओ के माध्यम से इतर मोटर वाहन | प्रति हुक प्रति पाली | - | 92,400.00 | 50,400.00 |
| 7. | मशीनरी और मशीनरी उत्पाद | प्रति हुक प्रति पाली | - | 92,400.00 | 50,400.00 |

टिप्पणियां:

- (क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसियां जिन्हें जेएनपीटी द्वारा लाइसेंस जारी किए गए हैं, वे जेएनपीटी में केवल इन गतिविधियों का निष्पादन कर सकती हैं।
- (ख). लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसी को सुरक्षित तथा कुशल स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालन करने के लिए सभी जरूरी व्यवस्थाएं (जैसे मैनपावर, उपस्कर के गियर, शैकल्स, हुक्स, स्लिंग्स, हैवी लिफ्टिंग बीम्स, चेन स्लिंग्स आदि लाना) करनी होंगी।
- (ग). पोत के बोर्ड पर कार्गो बांधने तथा खोलने की जिम्मेदारी पोत एजेंट की होगी। उपर्युक्त दरों में बांधना तथा खोलना प्रभार शामिल नहीं है।
- (घ). एजेंसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसी के लिए जेएनपीटी द्वारा रॉयल्टी के रूप में रु. 20/- मी.ट. की राशि वसूल की जाएगी।
- (ङ). प्रत्येक समूह के अधीन शामिल घटकों की सूची नीचे दी गई है। (जेएनपीटी ने घटकों को सूचीबद्ध नहीं किया है।)
- (च). कार्गो जो उपर्युक्त समूह के अधीन शामिल नहीं हैं, मुम्बई पत्तन के स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए टीएएमपी अनुमोदित प्रशुल्क पर विचार किया जाएगा।"

3.3. जेएनपीटी ने प्रस्ताव तथा मसौदा दरमान के लिए अपने न्यासी बोर्ड का अनुमोदन भेजा है।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी प्रस्ताव दिनांक 06 सितम्बर 2016 की प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए हमारे पत्र दिनांक 4 अक्टूबर 2016 द्वारा अग्रप्रेषित की गई थी। तत्पश्चात्, जेएनपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 12 अक्टूबर 2016 द्वारा परामर्श किए जाने वाले सात अतिरिक्त उपयोक्ताओं की सूची भेजी थी। तदनुसार, जेएनपीटी प्रस्ताव की प्रति हमारे पत्र दिनांक 14 अक्टूबर 2016 द्वारा अतिरिक्त उपयोक्ताओं को भेजी गई थी।

4.2. किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थीं सिवाय एसोसिएशन ऑफ मल्टीमोडल ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर्स ऑफ इंडिया (एएमटीओआई) के जिसने अपने ईमेल दिनांक 14 अक्टूबर 2016 द्वारा कहा था कि उसे इस मामले में कोई टिप्पणी नहीं करनी है।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 28 अक्टूबर 2016 द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारक दिनांक 15 नवम्बर 2016 के बाद, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 02 दिसम्बर 2016 द्वारा प्रतिसाद दिया था। सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, जेएनपीटी ने अपना प्रस्ताव संशोधित किया था। संशोधित प्रस्ताव के व्योरो पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की जा रही है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उसपर जेएनपीटी के प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

| क्र.सं. | हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण | जेएनपीटी का प्रतिसाद |
|---------|--|---|
| 1 | स्टीवडोरिंग परिचालन | |
| (i). | अपने प्रस्ताव में, जेएनपीटी ने कहा है कि शैलो वॉटर बर्थ में उपलब्ध अवसंरचना की सीमितता के कारण, अपक्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव केवल ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् बैगों में कार्गो, लौह एवं स्टील उत्पाद जैसे कोइलें, स्लेब, पाइप, टयूबें, प्लेटें, परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी उत्पाद, आरओआरओ के माध्यम से इतर मोटर वाहन, जिन्हें खुला स्थान में भंडारित किया जा सकता है, के मामले में इसके द्वारा तैयार | टिप्पणी को दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित किया गया है। (जेएनपीटी ने इस आशय की टिप्पणी सं. 7 का प्रस्ताव किया है कि प्रत्येक समूह के अधीन शामिल वस्तुओं की सूची अनुबंध में दी गई है। कोई अन्य ब्रेक बल्क कार्गो/घटक जिसे इस सूची में |

| | | |
|--------|---|--|
| | <p>किया गया है। किसी भी कार्गो के लिए जो उपर्युक्त श्रेणी के अंतर्गत नहीं आते हैं, पत्तन ने पड़ोसी मुम्बई पत्तन न्यास के अपफ्रंट प्रशुल्क का अनुसरण करने का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी ने अपने प्रस्तावित मसौदा दरमान में इस आशय की टिप्पणी का भी प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के खंड 3.2 के अनुसार, यदि किसी नए कार्गो को प्रहस्तित किया जाता है जिसे सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो महापत्तन न्यास उस कार्गो को प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा उस कार्गो के प्रहस्तन की कार्यपद्धति के आधार पर किसी भी कार्गो श्रेणी में वर्गीकृत कर सकता है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को दिशानिर्देश स्थिति दर्शाने के लिए संशोधित करें।</p> | <p>शामिल नहीं किया गया हो, उस कार्गो/घटक को कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा प्रहस्तन की कार्यपद्धति के आधार पर उपर्युक्त किसी समूह में वर्गीकृत किया जा सकता है।)</p> |
| (ii). | <p>जलयान गियर द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित जलयान दिवस आउटपुट प्रतिमानकों की गणना में, जेएनपीटी निम्नलिखित के आधार स्पष्ट करें:</p> | |
| | <p>(क). बैग कार्गो, जम्बो बैगों, लौह तथ स्टील – कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के मामले में 5, 8, 20 और 5 पर औसत टन प्रति हुक।</p> | <p>औसत टन प्रति हुक कार्गो के प्रकार, इसकी प्रहस्तन कार्यपद्धति और इसके भार के आधार पर सुविचारित किए गए हैं।</p> |
| | <p>(ख). बैग कार्गो, जम्बो बैगों, लौह तथ स्टील – कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के मामले में 8, 6, 6 और 8 पर चक्रों की सं. प्रति घंटा।</p> | <p>इसकी गणना 8 से 10 मिनटों के अनुमानित चक्र समय के आधार पर की गई है।</p> |
| | <p>(ग). बैग कार्गो, जम्बो बैगों, लौह तथ स्टील – कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों प्रत्येक के मामले में 1.5 पर हुकों की औसत सं. प्रति पाली।</p> | <p>सुखा तथा लम्बाई प्रतिबंध के कारण, केवल छोटे पोतों का शैलो वॉटर बर्थ में परिचालन किया जा सकता है, इसलिए, लगातार दो हुक परिचालन संभव नहीं हैं। इसलिए, हुकों की औसत सं. प्रति पाली 1.5 लिया गया है।</p> |
| (iii). | <p>8 घंटों की बजाय एक पाली में प्रभावी उत्पादकता के 6 घंटों पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।</p> | <p>पाली परिवर्तन/भोजनावकाश/चाय अंतराल/हैच बन्द-खोलने का समय पर विचार करते हुए, 6 घंटे की प्रभावी उत्पादकता पर विचार किया गया है।</p> |
| (iv). | <p>जेएनपीटी ने बैग कार्गो, जम्बो बैगों, लौह तथ स्टील – कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के मामले में स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु क्रमशः 1200 टन प्रतिदिन, 1400 टन प्रतिदिन, 4000 टन प्रतिदिन और 1200 टन प्रतिदिन की दर से जलयान दिवस आउटपुट पर विचार किया है। स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के अनुबंध-IV में यथा निर्दिष्ट प्रति हुक प्रति पाली उत्पादकता प्रतिमानकों पर विचार करते हुए, यह देखा गया है कि बैग कार्गो, जम्बो बैगों, लौह तथ स्टील – कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के मामले में स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए जलयान दिवस आउटपुट क्रमशः 1350 टन प्रतिदिन (अर्थात् 300 टन प्रति हुक प्रति पाली x 1.5 हुक x 3 पालियां), 2520 टन प्रतिदिन (अर्थात् 560 टन प्रति हुक प्रति पाली x 1.5 हुक x 3 पालियां), 6120 टन प्रतिदिन (अर्थात् 1360 टन प्रति हुक प्रति पाली x 1.5 हुक x 3 पालियां) और 1260 टन प्रतिदिन (अर्थात् 280 टन प्रति हुक प्रति पाली x 1.5 हुक x 3 पालियां) होना चाहिए। जेएनपीटी ने सभी चार घटक समूहों के लिए निम्नतर स्तर पर जलयान दिवस उत्पादकता पर विचार किया है। जेएनपीटी अपने प्रस्ताव में सुविारित अपनी जलयान दिवस उत्पादकता को स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों में यथा निर्दिष्ट उत्पादकता प्रतिमानकों से मिलान करे।</p> | <p>जेएनपीटी ने केवल जम्बो बैग, परियोजना कार्गो तथा मशीनरी पुर्जों का प्रहस्तन किया है। जम्बो बैगों के लिए सुविारित उत्पादक पूर्व कार्यनिष्पादन पर आधारित है। छोटे आकार के पोतों के परिचालनों में बाधाओं की वजह से, अन्य कार्गो अर्थात् बैग कार्गो, लौह तथा स्टील उत्पादों की उत्पादकता निम्नतर स्तरों पर सुविचारित की गई है।</p> |
| (v). | <p>स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों का अनुबंध-VIII बैग कार्गो, जम्बो बैगों, लौह तथा स्टील – कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के मामले में हुकों की संख्या प्रति पाली क्रमशः 3, 3, 3 और 4 दर्शाता है। तथापि, जेएनपीटी ने सिग्नलमैन, मजदूर तथा परिचालक के मामले में 1.5 प्रत्येक और टिण्डल के मामले में 1 पर ऊपर सूचीबद्ध कार्गो के मामले में हुकों की संख्या प्रति पाली (लेबर लागत गणना में) पर विचार किया है। प्रत्येक कार्गो मद के लिए हुकों की निम्नतर संख्या पर विचार करने के कारण का औचित्य बताएं।</p> | <p>हुकों की निम्नतर संख्या पर विचार करने का कारण नीचे दिया गया है।</p> |
| (vi). | <p>स्टीवडोरिंग परिचालन हेतु प्रभारों की गणना में, जेएनपीटी ने रु0 5000/- प्रति पाली की दर से लेबर की औसत लागत पर विचार किया है। खंड 3.5.7. विनिर्दिष्ट करता है कि इकाई दर प्रचलित बाजार दर होगी। जेएनपीटी पुष्टि करे कि क्या रु0 5000/- प्रति लेबर प्रति पाली की दर प्रचलित बाजार दर का प्रतिनिधित्व करती है।</p> | <p>सुविचारित दर कांडला पत्तन में लेबर की औसत प्रति पाली लागत पर आधारित है जैसाकि दिशानिर्देशों के साथ प्राप्त साधारण गणना पत्रकों में दर्शाया गया है। सेवा प्रदाताओं से प्राप्त प्रचलित लेबर दर के साथ संशोधित गणना तैयार की गई है और संशोधित अधिकतम दरें परिगणित की गई हैं।</p> |
| (vii). | <p>स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों का अनुबंध-VIII परियोजना कार्गो आरओआरओ के माध्यम से इतर मोटर वाहनों तथा मशीनरी एवं मशीनरी पुर्जों के प्रहस्तन के लिए जनशक्ति आवश्यकता के लिए प्रतिमानक नहीं दर्शाता है। तथापि, जेएनपीटी ने परियोजना कार्गो आरओआरओ के माध्यम से इतर मोटर वाहनों तथा मशीनरी एवं मशीनरी पुर्जों के प्रहस्तन के लिए जनशक्ति</p> | <p>प्रत्येक प्रकार की लेबर श्रेणी की संख्या का अनुमान लगाने का आधार प्रहस्तन का प्रकार कार्यपद्धति और सेवा प्रदाताओं के साथ चर्चा है। हुकों की निम्नतर संख्या पर विचार करने का आधार पोत के आकार के विपरीत है जिसे शैलो वॉटर बर्थ में प्रहस्तित</p> |

| | पर विचार नहीं किया है। ऊपर सूचीबद्ध कार्गो के मामले में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित हुकों की संख्या प्रति पाली भी दिशानिर्देशों में ऊपर सूचीबद्ध कार्गो के मामले में निर्धारित हुकों की संख्या प्रति पाली से मेल नहीं खाता है। इस लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रत्येक प्रकार की लेबर श्रेणी तथा प्रति पाली हुकों संख्या का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। | किया जा सकता है। | | | | | | | | | | | | |
|----------|--|--|---|--|---|---|------------|-----------|---|---|-----------|--------------------|---|---|
| (viii). | स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों का अनुबंध- VIII जनशक्ति अपेक्षा हेतु प्रतिमानक दर्शाता है, जिसपर जेएनपीटी द्वारा ऑन बोर्ड लेबर की लागत पर पहुंचने के लिए विचार किया गया है। इसके अलावा, जेएनपीटी ने घाट पर तट पर लेबर की लागत पर भी विचार किया है। ऑन बोर्ड लेबर के अलावा घाट पर तट पर लेबी की लागत पर विचार करने को औचित्यपूर्ण नहीं ठहराया जा सकता। प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए प्रत्येक प्रकार की लेबर श्रेणी की संख्या का अनुमान लगाने का आधार और इस लेबर लागत के अनुमानन के लिए प्रति पाली हुकों की संख्या भी स्पष्ट करें। | स्टीवडोरिंग परिचालन के दौरान घाट साइड पर भी लेबर की आवश्यकता होती है। यह आवश्यकता दिशानिर्देशों के साथ प्राप्त साधारण गणना पत्रकों में भी दर्शाई गई है। प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए प्रत्येक प्रकार की लेबर श्रेणी की संख्या का अनुमान लगाने का आधार दिशानिर्देशों से प्राप्त मैनिंग पैटर्न पत्रक और अंशधारकों के साथ हुई चर्चा के अनुसार है। (चूंकि स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों में घाट साइड पर लेबर की अपेक्षा दर्शाती हुई कोई साधारण गणना नहीं है, इसलिए जेएनपीटी से उसकी गणना में इसपर विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करने का दोबारा अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, जेएनपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 18 जनवरी 2017 द्वारा बताया है कि स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए 'ऑन-शोर' जनशक्ति (मैनिंग मान) की तैनाती मसौदा स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के अनुबंधों के हिस्से के रूप में ब्रेक बल्क कार्गो के लिए राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण (एनआईटी) निर्णय के अनुसार विचार किया गया है।) | | | | | | | | | | | | |
| (ix). | स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपस्कर लागत के संबंध में, जेएनपीटी ने लौह तथा स्टील – कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के प्रहस्तन के लिए 1 सं. 30 टन डीएफएलटी प्रत्येक की तैनाती का प्रस्ताव किया है। स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों का अनुबंध-VII 2.5 में लौह तथा स्टील – कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के प्रत्येक के मामले में प्रति पाली परिगणित हुकों की संख्या दर्शाता है। तथापि, लौह तथा स्टील – कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के मामले में उपस्कर किराया लागत की गणना में 1.5 पर इसपर विचार किया गया है। हुकों की निम्नतर संख्या पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें। | निम्नतर संख्या हुक की संख्या पर विचार करने का आधार उस पोत के आकार के विपरीत है जो शैलो वॉटर बर्थ में प्रहस्तित किया जा सकता है। | | | | | | | | | | | | |
| (x). | रु० 26900/- प्रति पाली की दर से 30 टन डीएफएलटी का किराया प्रभार पांच अलग-अलग पक्षों द्वारा उद्धरित किराया प्रभार का औसत दिखाई देता है। जेएनपीटी सभी पांचों पक्षों के 30 टन डीएफएलटी के किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। | उपस्कर के लिए विभिन्न पक्षों से प्राप्त उद्धरणों की प्रति भेजी गई हैं। | | | | | | | | | | | | |
| (xi). | जम्बो बैगों के प्रहस्तन के लिए किसी उपस्कर किराया लागत का अनुमान नहीं लगाने का कारण स्पष्ट करें। | जम्बो बैग जलयान डैरिकों/क्रेन का उपयोग करते हुए उतराई/लदाई परिचालन के दौरान सीधे ट्रक पर उतारे जाते हैं/ट्रक से उतारे जाते हैं। इस परिचालन के दौरान उपस्कर की आवश्यकता नहीं होती है। इसलिए स्टीवडोरिंग लैग में किसी उपस्कर किराया लागत का अनुमान नहीं लगाया गया है। तथापि ट्रक का उपयोग टर्मिनल के भीतर कार्गो के परिवहन हेतु तट प्रहस्तन परिचालन में सुविचारित किया गया है। | | | | | | | | | | | | |
| 2. | तट प्रहस्तन परिचालन: | | | | | | | | | | | | | |
| (i) | चार कार्गो मर्दों के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु किराये पर लिये जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर एवं चार कार्गो मर्दों के लिए कार्यपद्धति 3 द्वारा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए उपस्कर के किराये हेतु प्रतिमानक नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:- <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>कार्गो का प्रकार</th><th>प्रतिमानकों के अनुसार तैनात किए जाने वाले उपस्कर</th><th>जेएनपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्ताव उपस्कर</th></tr><tr><td>1</td><td>बैग कार्गो</td><td>लागू नहीं</td><td>यार्ड में मोबाइल क्रेन 10 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं.</td></tr><tr><td>2</td><td>जम्बो बैग</td><td>ट्रक 15 टन – 9 सं.</td><td>यार्ड में मोबाइल क्रेन 10 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं.</td></tr></table> | क्र. सं. | कार्गो का प्रकार | प्रतिमानकों के अनुसार तैनात किए जाने वाले उपस्कर | जेएनपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्ताव उपस्कर | 1 | बैग कार्गो | लागू नहीं | यार्ड में मोबाइल क्रेन 10 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं. | 2 | जम्बो बैग | ट्रक 15 टन – 9 सं. | यार्ड में मोबाइल क्रेन 10 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं. | सेवा प्रदाताओं के साथ चर्चा के बाद, ट्रैक्टर-ट्रेलरों – 10 टन – 9 सं. रूप में संशोधित उपस्कर की प्रस्तावित तैनाती। स्टेक यार्ड में ट्रक से/पर जम्बो बैगों की लदाई/उतराई के लिए उपस्कर अपेक्षित है। जम्बो बैगों के लिए ट्रकों की संख्या की सर्वोत्तम आवश्यकता के लिए सेवा प्रदाताओं द्वारा 40 टन ट्रक उपयोग किए जाते हैं। विशेष संलग्नक के साथ फोर्क लिफ्ट परिचालन में तेज हैं। लौह तथा स्टील उत्पादों के लिए दोनों फोर्क लिफ्ट और मोबाइल क्रेनों का उपयोग किया जा सकता है। तथापि, इसके तेजी से परिचालन की वजह से फलेक्सिबिलिटी फोर्क लिफ्ट को इन घटकों के लिए उपस्कर को वरीयता दी गई है। दोनों के लिए किराया प्रभार बहुत भिन्न नहीं हैं इसलिए अधिकतम दरें उच्चतर किराया प्रभार वाले उपस्कर पर विचार करते हुए निर्धारित किए गए हैं। |
| क्र. सं. | कार्गो का प्रकार | प्रतिमानकों के अनुसार तैनात किए जाने वाले उपस्कर | जेएनपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्ताव उपस्कर | | | | | | | | | | | |
| 1 | बैग कार्गो | लागू नहीं | यार्ड में मोबाइल क्रेन 10 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं. | | | | | | | | | | | |
| 2 | जम्बो बैग | ट्रक 15 टन – 9 सं. | यार्ड में मोबाइल क्रेन 10 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं. | | | | | | | | | | | |

| | 3 | लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब | यार्ड में मोबाइल क्रेन 30 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं. | यार्ड में फोर्कलिफ्ट ट्रक 30 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं. | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|---|---|------|--|--|---------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|
| | 4 | लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबों और प्लेट | यार्ड में मोबाइल क्रेन 10 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं. | यार्ड में मोबाइल क्रेन 10 टन – 2 सं., ट्रैक्टर ट्रेलर – 40 टन – 9 सं. | | | | | | | | | | | | |
| उपर्युक्त से, यह देखा गया है कि लौह एवं अयस्क – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के तट प्रहस्तन के सिवाय जेएनपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल तट प्रहस्तन तथा स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के अनुबंध-X में निर्दिष्ट उपस्कर प्रोफाइल से भिन्न है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि प्रत्येक कार्गो मद के लिए उपस्कर प्रोफाइल में विपथन के लिए कारण स्पष्ट करें और भिन्नता का औचित्य बताएं। | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii). | जेएनपीटी द्वारा सुविचारित विभिन्न उपस्कर का किराया प्रभार पांच विभिन्न पक्षों द्वारा उद्धरित किराया प्रभार की औसत दिखाई देती हैं कृपया सभी पांच पक्षों के लिए प्रत्येक उपस्कर के किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रेषित करें। | | | उपस्करों के लिए विभिन्न पक्षों से प्राप्त उद्धरणों की प्रति भेजी गई हैं। | | | | | | | | | | | | |
| (iii). | दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7 उपस्कर किराया लागत के 10 प्रतिशत की दर से ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन हेतु लेबर लागत का अनुमानन विनिर्दिष्ट करता है। तथापि, जेएनपीटी द्वारा इसे अपनी गणनाओं में शामिल नहीं किया गया है। | | | सेवा प्रदाताओं के साथ चर्चा के बाद, तट प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित मैनिंग अपेक्षा का अनुमान लगाया गया है और वास्तविक तथा संशोधित अधिकतम दरों पर तटी प्रहस्तन के लिए लेबर लागत पर पहुंचने में इस्तेमाल किया गया है। | | | | | | | | | | | | |
| (iv). | आरओ-आरओ माध्यम से इतर मोटर वाहनों, परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों के लिए लेबर लागत रु 30,000 /- प्रत्येक पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें। | | | लेबर लागतें इन गतिविधियों में लेबर की तैनाती की आवश्यकता के आधार पर निर्धारित की गई हैं। | | | | | | | | | | | | |
| 3 | दरमान: | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i). | प्रस्तावित दरमान के खंड 4.5.2 के अधीन टिप्पणी 5 में उल्लेख किया है कि घटकों की सूची में प्रत्येक कार्गो के अधीन सूचीबद्ध किया गया है। तथापि, प्रस्तावित टिप्पणी 5 के अधीन ऐसे घटकों को सूचीबद्ध नहीं किया गया है। | | | घटकों की सूची भेजी गई है। | | | | | | | | | | | | |
| (ii). | खंड 2.10.7 और 7.2 के अनुसार प्रशुल्क के सूचकांकन से संबंधित टिप्पणी का प्रस्ताव करें। | | | <p>जेएनपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणी का प्रस्ताव किया है: “उपर्युक्त प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी तथा 31 दिसम्बर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक होगा। तथापि, एजेंसी जेएनपीटी द्वारा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार होगी। सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन से जुड़े प्रशुल्क का निर्धारण दर्शाता एक उदाहरण एक घटक के लिए है जो नीचे दिया गया है; परिकल्पित अपफ्रंट प्रशुल्क (2016-17) रु. 100/टन सूचकांकित प्रशुल्क (10 प्रतिशत वार्षिक की दर से डब्ल्यूपीआई की अनुमानित मुद्रास्फीति)</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क (डब्ल्यूपीआई का 60 प्रतिशत)</th><th>कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के 100 प्रतिशत पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क</th></tr><tr><td>2016-17</td><td>106.00</td><td>110.00</td></tr><tr><td>2017-18</td><td>112.36</td><td>121.00</td></tr><tr><td>2018-19</td><td>119.10</td><td>133.10</td></tr></table> | वर्ष | सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क (डब्ल्यूपीआई का 60 प्रतिशत) | कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के 100 प्रतिशत पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क | 2016-17 | 106.00 | 110.00 | 2017-18 | 112.36 | 121.00 | 2018-19 | 119.10 | 133.10 |
| वर्ष | सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क (डब्ल्यूपीआई का 60 प्रतिशत) | कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के 100 प्रतिशत पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क | | | | | | | | | | | | | | |
| 2016-17 | 106.00 | 110.00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2017-18 | 112.36 | 121.00 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2018-19 | 119.10 | 133.10 | | | | | | | | | | | | | | |

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 24 अक्टूबर 2016 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने संयुक्त सुनवाई में अपने निवेदन रखे थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, जेएनपीटी से हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 28 अक्टूबर 2016 द्वारा अनुरोध किया गया था कि संयुक्त सुनवाई के दौरान उपयोक्ताओं द्वारा दिए गए इनपुट के आलोक में अपने प्रस्ताव की समीक्षा करें और अपना संशोधित प्रस्ताव 31 अक्टूबर 2016 तक दाखिल करें। जेएनपीटी को हमारे पत्र दिनांक 15 नवम्बर 2016 द्वारा दोबारा स्मरण करवाया गया था।

7.1. प्रतिसाद में, जेएनपीटी ने 5 नवम्बर 2016 को हुई वर्कशाप तथा 24 अक्टूबर 2016 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान चर्चा को ध्यान में रखते हुए अपने पत्र सं. जेएनपी/एफआईएन/टीएएमपी/2016/767 दिनांक 2 दिसम्बर 2016 के कवर में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था।

7.2. पूर्व प्रस्ताव दिनांक 06 सितम्बर 2016 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 02 दिसम्बर 2016 के बीच तुलनात्मक स्थिति को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है—

“लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसियों द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऑन बोर्ड स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए अधिकतम प्रशुल्क दरें।

| क्र.सं. | घटक समूह | पूर्व प्रस्ताव दिनांक 06 सितम्बर 2016 के अनुसार | | | | संशोधित प्रस्ताव दिनांक 02 दिसम्बर 2016 के अनुसार | | | |
|---------|--|---|--|--------------------------------------|--------------------------------------|---|---------------------|--------------------------|------------------------------|
| | | प्रभार का आधार | जलयान—दिवस उत्पादकता प्रतिमानक (मी.ट.) | स्टीवडोरिंग प्रभार प्रति मी.ट. (रु.) | तट प्रहस्तन प्रभार प्रति मी.ट. (रु.) | प्रभार का आधार | उत्पादकता प्रतिमानक | स्टीवडोरिंग प्रभार (रु.) | तट प्रहस्तन प्रभार (रु. में) |
| 1. | बैग कार्गो | प्रति मी.ट. | 1200 | 504.00 | 197.00 | प्रति टन | 1200 | 103 | 207 |
| 2. | जम्बो बैग | प्रति मी.ट. | 1400 | 324.00 | 327.00 | प्रति टन | 1500 | 64 | 346 |
| 3. | लौह एवं स्टील – कोइलें तथा स्लैब | प्रति मी.ट. | 4000 | 106.10 | 157.00 | प्रति टन | 4000 | 48 | 169 |
| 4. | लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें और फ्लेटें | प्रति मी.ट. | 1200 | 353.68 | 382.00 | प्रति टन | 1200 | 159 | 409 |
| 5. | परियोजना कार्गो | प्रति हुक प्रति पाली | - | 92,400.00 | 50,400.00 | प्रति टन | - | 295 | 1195 |
| 6. | आरओआरओ माध्यम से इतर मोटर वाहन | प्रति हुक प्रति पाली | - | 92,400.00 | 50,400.00 | प्रति टन | - | 689 | 84 |
| 7. | मशीनरी तथा मशीनरी उत्पाद | प्रति हुक प्रति पाली | - | 92,400.00 | 50,400.00 | प्रति इकाई | - | - | - |

टिप्पणियां:

- (क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसियां जिन्हें जेएनपीटी द्वारा लाइसेंस जारी किए गए हैं, वे जेएनपीटी में केवल इन गतिविधियों का निष्पादन कर सकती हैं।
- (ख). लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसी को सुरक्षित तथा कुशल स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालन करने के लिए सभी जरूरी व्यवस्थाएं (जैसे मैनपावर, उपस्कर के गियर, शैकल्स, हुक्स, स्लिंग्स, हैवी लिफ्टिंग बीम्स, चेन स्लिंग्स आदि लाना) करनी होंगी।
- (ग). पोत के बोर्ड पर कार्गो बांधने तथा खोलने की जिम्मेदारी पोत एजेंट की होगी। उपर्युक्त दरों में बांधना तथा खोलना प्रभार शामिल नहीं है।
- (घ). तट प्रहस्तन प्रभार केवल उसी कार्गो के लिए लागू होते हैं जिन्हें कार्गो की लदाई/डिलीवरी से पहले जेएनपीटी परिसर में उतारा और भंडारित किया जाता है। ये परेषिती/पोतवणिक ट्रक पर सीधे लादे/उतारे गए कार्गो पर लागू नहीं है।
- (ङ). जेएनपीटी में/से कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी पोतवणिक/परेषिती अथवा उनके प्रतिनिधि की जिम्मेदारी मानी गई है।
- (च). एजेंसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसी के लिए जेएनपीटी द्वारा रॉयल्टी के रूप में रु0 20/- मी.ट. की राशि वसूल की जाएगी। यदि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों में दो अलग-अलग एजेंसियां शामिल होती हैं तो रु0 20/- मी.ट. रॉयल्टी दोनों फर्मों द्वारा (अधिकतम दरों के अनुसार) समानुपातिक आधार पर बांटी जाएगी।

- (छ). प्रत्येक समूह के अधीन शामिल घटकों की सूची अनुबंध-; पर दी गई है। कोई अन्य ब्रेक बल्क कार्गो/घटक, जिसे सूची में शामिल नहीं किया गया हो, वह कार्गो/घटक कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा प्रहस्तन की कार्यपद्धति के आधार पर उपर्युक्त किसी समूह में वर्गीकृत किया जा सकता है। (टीएमपी द्वारा यथा सलाह अनुसार दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित)।
- (ज). उपर्युक्त प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक मुद्रास्फीति से वार्षिक तौर पर सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगा। तथापि, एजेंसी जेएनपीटी द्वारा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर, परिचालन के दूसरे वर्ष से, 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार होगी। प्रशुल्क संबंधित सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क तथा कार्यनिष्पादन का निर्धारण दर्शाता उदाहरण नीचे दिए गए घटक के लिए है:

अनुमानित अपफ्रंट प्रशुल्क (2016-17)

(रु0 100/ टन)

सूचकांकित प्रशुल्क (10 प्रतिशत वार्षिक की दर से डब्ल्यूपीआई की अनुमानित मुद्रास्फीति)

| वर्ष | सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क (डब्ल्यूपीआई का 60 प्रतिशत) | कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के 100 प्रतिशत पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क |
|---------|--|--|
| 2016-17 | 106.00 | 110.00 |
| 2017-18 | 112.36 | 121.00 |
| 2018-19 | 119.10 | 133.10 |

“

7.3. जैसाकि प्रस्तावित दरों की तुलनात्मक स्थिति की तालिका से देखा जा सकता है, संशोधित प्रस्ताव के अनुसार स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए प्रस्तावित दरों में पर्याप्त कटौती की गई है। पर्याप्त कटौती का कारण इकाई लेबर लागत में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित आधार में बदलाव देखा गया है। जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव दिनांक 6 सितम्बर 2016 में सुविचारित रु0 5000/- प्रति लेबर गैंग प्रति पाली की औसत दर पर इकाई लेबर लागत कांडला में 5 लेबर वाले प्रत्येक गैंग के लिए रु0 5000/- की औसत गैंग लागत के आधार पर बताई गई है। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 2 दिसम्बर 2016 में, जेएनपीटी ने लेबर की प्रत्येक श्रेणी के लिए अधिकतम उद्धरण लेते हुए मार्केट सर्वेक्षण से लेबर लागत पर विचार किया है।

7.4. चूंकि जेएनपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों में महत्वपूर्ण परिवर्तन किए हैं, इसलिए जेएनपीटी संशोधित प्रस्ताव दिनांक 02 दिसम्बर 2016 की प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए हमारे पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2016 द्वारा अग्रप्रेषित की गई थी। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थीं।

8.1. इसी बीच, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यासों द्वारा दाखिल किए गए स्टीवडोरिंग प्रस्तावों पर तत्काल कार्रवाई करने के लिए निदेश दिया है, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 8 फरवरी 2017 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों एवं कार्यनिष्पादन मानकों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए तदर्थ अनुमोदन प्रदान किया था जैसाकि प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के लंबित अनुमोदन के अंतरिम आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया था। आदेश में यह भी कहा गया है कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित (की जाने वाली) अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी और कि तदर्थ आधार पर अंगीकृत अंतरिम दर को वैसे ही मान्यता दी जाएगी और तदर्थ दरों एवं अंतिम दरों के बीच भिन्नता की स्थिति में वापिसी/वसूली, यदि कोई हो, का प्रश्न ही नहीं होगा। यह आदेश 01 मार्च 2017 को राजपत्र सं. 75 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

8.2. यह आदेश 01 मार्च 2017 को राजपत्र सं. 75 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। यह आदेश जेएनपीटी और उपयोक्ताओं को 07 मार्च 2017 को संप्रेषित किया गया था।

8.3. इस संबंध में, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 मार्च 2017 द्वारा निम्नलिखित उल्लेख किया है:-

- (i). महापत्तन न्यासों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 के खंड सं. 3(v) के अनुसार, पत्तन न्यास स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन लाइसेंसों के लिए लाइसेंस शुल्क के रूप में रॉयल्टी वसूल करेंगे। इस संबंध में, जेएनपीटी ने निम्नलिखित का प्रस्ताव किया था:

“एजेंसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसी के लिए जेएनपीटी द्वारा रॉयल्टी के रूप में रु. 20/- मी.ट. की राशि वसूल की जाएगी। यदि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों में दो अलग-अलग एजेंसियां शामिल होती हैं तो रु0 20/- मी.ट. रॉयल्टी दोनों फर्मों द्वारा (अधिकतम दरों के अनुसार) समानुपातिक आधार पर बांटी जाएगी”।

तथापि, टीएमपी आदेश में रॉयल्टी के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। इसके लिए स्पष्टीकरण दिया जाए।

- (ii). भाग-I, (II) सामान्य शर्तें (x): यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जोकि सूची में अधिसूचित/शामिल नहीं किया गया हो तो पत्तन कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं और प्रहस्तन की कार्यपद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों के अधीन किसी एक श्रेणी के अधीन कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है।

प्रत्येक समूह के अधीन शामिल घटकों की सूची प्रस्ताव के साथ ‘अनुबंध’ रूप में दी गई थी, परन्तु यह टीएमपी आदेश में दिखाई नहीं दे रहा है। टीएमपी संदर्भित दरमान में “अनुबंध” शामिल करे जो यहां संलग्न किया गया है।

- (iii). भाग-I, (II) सामान्य शर्तें, (xxi) एवं भाग-II (लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग एजेंसी द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऑन बोर्ड स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क)।

परिचालन लागतों जिसमें उपस्कर किराया लागतें, लेबर लागतें, परिचालनात्मक उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय शामिल हैं, को लेखा में लेते हुए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरें निर्धारित की गई हैं, "महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों" के अनुसार, बिना अंतर किए भले ही कार्गो तटीय अथवा विदेशी हो। स्पष्टीकरण दिया जाए कि क्या भाग-(III) सामान्य शर्तें, (xxi) (एमओएस द्वारा जारी और टीएमपी द्वारा आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामा. दिनांक 7 जनवरी 2005 और 15 मार्च 2015 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निदेश, भाग-II (लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग एजेंसी द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऑन बोर्ड स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क) पर लागू हैं।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). पोत परिवहन मंत्रालय ने जून 2016 में शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अभियंत्रिकृत और मैनुअल प्रहस्तन के लिए अलग-अलग स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानक प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 जारी की थी। तत्पश्चात, एमओएस ने अक्टूबर 2016 में महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अग्रेषित किए थे। इस परिप्रेक्ष्य में, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) जेएनपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव लेकर आया है।
- (ii). जेएनपीटी ने सितम्बर 2016 में प्रारंभिक प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और पत्तन द्वारा उपयोक्ताओं से प्राप्त इनपुट के आधार पर, जेएनपीटी ने दिसम्बर 2016 में संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। संदर्भित मामले की कार्यवाहियों के दौरान जेएनपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ दिसम्बर 2016 का प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (iii). जेएनपीटी में, शुष्क बल्क कार्गो श्रेणी में, केवल कार्गो अर्थात् खुला सीमेंट, अभियंत्रिकृत साधनों के माध्यम से प्रहस्तित किया गया है, इसमें कोई स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालन शामिल नहीं होते हैं। उपलब्ध सीमित अवसंरचना के साथ, पत्तन केवल ब्रेक बल्क कार्गो जैसे बैग कार्गो, लौह तथा स्टील उत्पाद जैसे कोइलों, स्लैब, पाइप, ट्यूबों, प्लेटों, परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी उत्पाद, आरओआरओ माध्यम से इतर मोटर वाहनों जिन्हें खुले स्थान में भंडारित किया जा सकता है, का प्रहस्तन कर रहा है जो थोड़ी मात्रा में हैं। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, जेएनपीटी प्रस्ताव केवल उपर्युक्त ब्रेक बल्क कार्गो समूहों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है। जेएनपीटी ने प्रत्येक ब्रेक बल्क कार्गो समूह में घटकों को सूचीबद्ध किया है। उक्त समूहीकरण को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट घटकों के वर्गीकरण के अनुसार देखा गया है।
- (iv). उत्पादकता प्रतिमानक:
 - (क). जेएनपीटी ने बैग कार्गो, जम्बो बैगों, लौह तथा स्टील - कोइलों एवं स्लैबों और लौह एवं स्टील - पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के मामले में उत्पादक प्रतिमानक क्रमशः 1200 टन प्रतिदिन, 1500 टन प्रतिदिन, 4000 टन प्रतिदिन और 1200 टन प्रतिदिन की दर से निर्धारित किया है।
 - (ख). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित उक्त पैरामीटरों के प्रतिमानको के सापेक्ष ऊपर प्रस्तावित उत्पादकता प्रतिमानकों पर पहुंचने के लिए जेएनपीटी द्वारा ध्यान में रखे गए विभिन्न पैरामीटरों की तुलनात्मक स्थिति अनुबंध-I रूप में संलग्न की गई है।
 - (ग). जैसाकि उक्त अनुबंध से देखा जा सकता है, जेएनपीटी द्वारा यथा परिगणित उत्पादकता प्रतिमानक स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट पैरामीटरों के आधार पर परिगणित उत्पादकता प्रतिमानकों की अपेक्षा बहुत कम हैं। तथापि, जेएनपीटी पत्तन द्वारा पुट फोर्थ शैलो डॉक बर्थ में बड़े पोतों के प्रहस्तन में बाधाओं के मद्देनजर (जैसाकि अनुबंध में बताया गया है), यह प्राधिकरण दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव वाली पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए प्रतिमानकों में जरूरी समायोजनों को स्वीकार करने के लिए दिशानिर्देशों के खंड 1.8 द्वारा अपने को प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए बैग कार्गो, जम्बो बैगों, लौह एवं स्टील-कोइलों तथा स्लैबों एवं लौह तथा स्टील पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के मामले में जेएनपीटी द्वारा यथा परिगणित उत्पादकता प्रतिमानक अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।
 - (घ). इसके अलावा, चूंकि कार्गो अर्थात् परियोजना कार्गो, आरओआरओ के माध्यम से इतर मोटर वाहन और मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे होमोजिनियस प्रकृति के नहीं हैं और अलग-अलग आकार, आकृति तथा भार में आते हैं, इसलिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन

दिशानिर्देश इन कार्गो समूहों के मामले में कोई उत्पादकता प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। तथापि, जेएनपीटी ने परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों के मामले में 70 संख्या प्रति पाली की दर से उत्पादकता प्रतिमानकों और आरओआरओ माध्यम से इतर मोटर वाहनों के मामले में 30 संख्या प्रति पाली का प्रस्ताव किया है जोकि सेवा प्रदाताओं के साथ चर्चा पर आधारित बताया गया है। इस संबंध में पत्तन के न्यायनिर्णय पर विश्वास किया गया है।

(v). स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए दरें:

(क). जैसाकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में यथा विनिर्दिष्ट, स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु परिचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों अर्थात् उपस्कर किराया लागत, लेबर लागत, परिचालनात्मक उपरिचयों और प्रशासनिक उपरिचयों में समूहित किया गया है।

(ख). उपस्कर किराया प्रभार:

पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार लौह तथा स्टील-कोइलों तथा स्लैबों एवं लौह तथा स्टील-पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों का प्रहस्तन करने के लिए 30 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की एक संख्या किराये पर लेने के मामले में उपस्कर किराया प्रभार का अनुमान लगाया गया है। इसके अलावा, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्कर की तैनाती के लिए किराया प्रभार प्रासंगिक पत्तन स्थानों पर प्रचलित उपस्कर किराया लागत अथवा किराया लागत आधारित प्रचलित बाजार के आधार पर अनुमान लगाया गया है।

जेएनपीटी द्वारा रु0 24210/- प्रति पाली की दर से सुविचारित फोर्क लिफ्ट ट्रक का किराया प्रभार पांच विभिन्न पक्षों द्वारा उद्धरित किराया प्रभार की औसत का 90 प्रतिशत देखा गया है। जेएनपीटी ने सभी पांच पक्षों से उपस्कर किराया प्रभार के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजा है। जेएनपीटी द्वारा सुविचारित किराया प्रभार रु0 24,210/- को लेखा में लिया गया है।

हालांकि दिशानिर्देश जम्बो बैगों का प्रहस्तन करने के लिए 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की एक संख्या की तैनाती विनिर्दिष्ट करते हैं, परन्तु जेएनपीटी ने इस आधार पर जम्बो बैगों के प्रहस्तन के लिए किसी उपस्कर किराया लागत का अनुमान नहीं लगाया है कि जम्बो बैग उतराई परिचालन के दौरान और विलोमतः जलयान डैरिकों/क्रेन का इस्तेमाल करते हुए ट्रक पर सीधे उतारे जाते हैं जिसके लिए स्टीवडोरिंग परिचालन के दौरान किसी उपस्कर की आवश्यकता नहीं पड़ती है। ये दिशानिर्देश जलयान-तट परिचालनों के लिए बैग कार्गो, परियोजना कार्गो, मोटर वाहनों तथा मशीनरी के लिए कोई उपस्कर निर्धारित नहीं करते हैं। ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, जलयान के बोर्ड पर ज्यादातर क्रेनों का उपयोग किया जाता है। जेएनपीटी ने उक्त कार्गो मद के लिए भी किसी उपस्कर का प्रस्ताव नहीं किया है।

(ग). लेबर लागत:

(i). जेएनपीटी द्वारा बोर्ड पर तथा घाट पर लेबर की तैनाती के संबंध में लेबर लागत का अनुमान लगाया गया है।

(ii). जेएनपीटी द्वारा यथा लेखा में लिए गए बोर्ड पर तैनात किए जाने वाले परियोजना कार्गो, मोटर वाहनों तथा मशीनरी एवं मशीनरी पुर्जों के सिवाय प्रत्येक प्रकार की मैनपावर की संख्या स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट देखी गई है। जहां तक उपर्युक्त अन्य तीन कार्गो समूहों का संबंध है, दिशानिर्देश जन शक्ति आवश्यकता के लिए प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। जेएनपीटी ने सेवा प्रदाता के साथ चर्चा के अनुसार इन कार्गो समूहों के लिए मैनिंग पैटर्न को अंतिम रूप दिया है। इन तीन कार्गो समूहों के लिए मैनिंग मान लौह एवं स्टील, कोइलों तथा स्लैबों के कार्गो समूह हेतु मैनिंग मान के बराबर पाया गया है जोकि एनआईटी के निर्णय के अनुसार बताया गया है। अतः, जेएनपीटी द्वारा सुविचारित तीन कार्गो समूहों के लिए मैनिंग मान पर विश्वास किया गया है। लेबर लागत गणना के लिए हुकों की संख्या के संबंध में, दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट 3-4 हुक प्रति पाली के प्रतिमानक के विपरीत, जेएनपीटी ने बैग कार्गो, जम्बो बैगों, लौह तथा स्टील-कोइलों एवं स्लैबों तथा लौह एवं स्टील-पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों के मामले में सिग्नलमैन, मजदूर तथा परिचालक के मामले में 1.5 संख्या हुक प्रति पाली प्रत्येक और टिडल के संबंध में सभी कार्गो के मामले में हुल प्रति पाली की संख्या और परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों और आरओआरओ माध्यम से इतर मोटर वाहनों के मामले में हुक की 1 संख्या प्रति पाली पर इस आधार पर विचार किया है कि डुबाव तथा लम्बाई प्रतिबंध के कारण शैलो वॉटर बर्थ में केवल छोटे पोतों का ही परिचालन किया जा सकता है जिससे हुकों की उच्चतर संख्या के साथ परिचालन बाधित हो रहा है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई मुश्किलों के मद्देनजर (जैसाकि अनुबंध में बताया गया है) और जेएनपीटी द्वारा सुविचारित हुकों की कम संख्या पर किसी भी उपयोक्ता/स्टीवडोर ने आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण, दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव वाली पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए प्रतिमानकों में जरूरी समायोजनों को स्वीकार करने के लिए दिशानिर्देशों के खंड 1.8 द्वारा अपने को प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, जेएनपीटी द्वारा यथा सुविचारित हुकों की संख्या को लेखा में लेने के लिए प्रवृत्त है।

- (iii). ऑन बोर्ड लेबर की लागत के अलावा, जेएनपीटी ने घाट पर तट पर लेबर की लागत पर भी विचार किया है। हालांकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश घाट में तट पर लेबर की तैनाती के लिए कोई प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं, परन्तु एनआईटी निर्णय के अनुच्छेद 38 से यह देखा गया है कि स्टेकिंग यार्ड अथवा शैंड पर कार्गो के परिवहन अथवा यार्ड अथवा शैंड पर स्टेकिंग के लिए भार की अस्लिंगिंग अथवा हुक प्वाइंट से सीधे डिलीवरी के लिए ट्रेलरों सीधे लदान की अस्लिंगिंग अथवा घाट पर भार की अस्लिंगिंग जैसे स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए भी घाट साइड पर तट पर लेबर की आवश्यकता पड़ेगी। प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए प्रत्येक प्रकार की लेबर श्रेणी की संख्या ब्रेक बल्क कार्गो के लिए राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण (एनआईटी) के निर्णय के अनुसार बताया गया है। पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के मद्देनजर, एनआईटी निर्णय के अनुसार घाट पर तट पर लेबर की तैनाती के लिए प्रस्तावित लागत को लेखा में लिया गया है।
- (iv). लेबर तैनाती के लिए इकाई दर प्रतिमानकों में प्रचलित लेबर की मात्रा के लिए लेबर की प्रचलित वास्तविक लागत होगी। मैनपावर की प्रत्येक श्रेणी की लागत विभिन्न सेवा प्रदाताओं से यथा प्राप्त प्रचलित लेबर दर बताई गई है। जेएनपीटी ने लेबर लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजा है।
- (घ). प्रत्येक परिचालनात्मक उपरिचयों तथा प्रशासनिक उपरिचयों को उपस्कर किराया लागत तथा लेबर लागत के 20 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है, जोकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है।
- (ङ). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा विनिर्दिष्ट, कुल परिचालन लागत के 20 प्रतिशत की दर से मार्जिन जेएनपीटी द्वारा अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।
- (च). ऊपर चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना **अनुबंध-II** रूप में संलग्न की गई है।
- (vi). तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरें:
- (क). जैसाकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में यथा विनिर्दिष्ट, तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु परिचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों अर्थात् उपस्कर किराया लागत, लेबर लागत, परिचालनात्मक उपरिचयों और प्रशासनिक उपरिचयों में समूहित किया गया है।
- (ख). उपस्कर किराया प्रभार:
- स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6 तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए तैनात किए जाने हेतु प्रस्तावित उपस्कर के लिए उपस्कर की किराया लागत का अनुमानन विनिर्दिष्ट करता है। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.4.2 उन विभिन्न प्रहस्तन कार्यपद्धतियों को सूचीबद्ध करता है जो ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन के लिए अंगीकृत किए गए हैं। विभिन्न प्रहस्तन कार्यपद्धतियों में से, जेएनपीटी ने बैग कार्गो तथा प्रासंगिक उपस्कर की प्रस्तावित तैनाती के मामले में घाट पर कार्गो की उतराई और ट्रकों पर लदाई तथा पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में अथवा विलोमतः परिवहन की कार्यपद्धति 3 को लेखा में लिया है।
- जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती प्रोफाइल के सापेक्ष स्टीवडोरिंग तथा प्रहस्तन दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित तट प्रहस्तन परिचालन के लिए तैनात उपस्कर की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:

| क्र.सं. | विवरण | दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित तट प्रहस्तन परिचालन की कार्यपद्धति | उपस्कर प्रोफाइल | | जेएनपीटी द्वारा यथा स्पष्ट किए गए विपथन के लिए कारण |
|---------|------------|---|--------------------|----------------------------|---|
| | | | प्रतिमानक | जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित | |
| 1 | बैग कार्गो | कार्यपद्धति 4 - घाट पर कार्गो की उतराई और ट्रकों पर उनकी लदाई तथा पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड में परिवहन। | 10 टन ट्रक - 9 सं. | 10 टन ट्रक - 9 सं. | कोई विपथन नहीं |

| | | | | | |
|---|--|--|---|--|---|
| 2 | जम्बो बैग | कार्यपद्धति 3 – ट्रकों पर कार्गो की उतराई और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड में परिवहन। | 15 टन ट्रक – 9 सं. | यार्ड में 10 टन मोबाइल क्रेन – 2 सं. 40 टन ट्रक – 9 सं. | मोबाइल क्रेन स्टेक यार्ड में ट्रक से/को जम्बो बैगों की लदाई/उतराई के लिए परिकल्पित है। 40 टन ट्रकों की सर्वोत्तम आवश्यकता के लिए परिकल्पित किए गए हैं। |
| 3 | लौह एवं स्टील – कोइलें | कार्यपद्धति 3 – ट्रकों पर कार्गो की उतराई और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड में परिवहन। | यार्ड में 30 टन मोबाइल क्रेन – 2 सं. 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर – 9 सं. | यार्ड में 30 टन मोबाइल क्रेन/फोर्क लिफ्ट ट्रक – 2 सं. 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर – 9 सं. | कोई विपथन नहीं। तथापि, विशेष संलग्नक के साथ फोर्क लिफ्ट लौह तथा स्टील उत्पादों के तेजी से परिचालन के लिए लचीलापन के लिए वरीयता प्राप्त है। किराया प्रभारों भी बहुत ज्यादा भिन्न नहीं हैं। |
| 4 | लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें, प्लेटें तथा स्लैब | कार्यपद्धति 3 – ट्रकों पर कार्गो की उतराई और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड में परिवहन। | यार्ड में 10 टन मोबाइल क्रेन – 2 सं. 40 टन ट्रक – 9 सं. | यार्ड में 30 टन मोबाइल क्रेन/फोर्क लिफ्ट ट्रक – 2 सं. 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर – 9 सं. | |
| 5 | परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी उत्पाद | कार्यपद्धति 3 – ट्रकों पर कार्गो की उतराई और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड में परिवहन। | नहीं दिया गया है | यार्ड में 15 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक – 1 सं. 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर – 4 सं. | ट्रकों पर कार्गो की लदाई/उतराई और भंडारण यार्ड अथवा विलोमतः परिवहन के लिए। |
| 6 | मोटर वाहन, आरओआरओ माध्यम से इतर | लागू नहीं | नहीं दिया गया है | निर्धारित नहीं किया गया है | कोई विपथन नहीं |

जैसाकि ऊपर देखा जा सकता है, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में परिकल्पित उपस्कर तैनाती प्रोफाइल की तुलना में तट प्रहस्तन परिचालन करने के लिए जेएनपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के प्रकार में मामूली अन्तर है। तथापि, जेएनपीटी द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों के मद्देनजर, जैसाकि ऊपर बताया गया है और चूंकि किसी भी उपयोक्ता/स्टीवडोर ने जेएनपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर पर आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए यह प्राधिकरण दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों पर प्रभाव वाली पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए प्रतिमानों में जरूरी समायोजनों को स्वीकार करने के लिए दिशानिर्देशों के खंड 1.8 द्वारा अपने को प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

जेएनपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर का किराया प्रभार पांच विभिन्न पक्षों द्वारा उद्धरित किराया प्रभार का औसत देखा गया है। जेएनपीटी ने सभी पांचों पक्षों से सभी प्रकार के उपस्कर (10 टन ट्रकों के सिवाय) के किराया प्रभार के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं। जेएनपीटी द्वारा 10 टन ट्रकों के लिए सुविचारित किराया प्रभार पर विश्वास किया गया है।

(ग). लेबर लागत:

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के 10 प्रतिशत की दर से लेबर लागत का अनुमानन विनिर्दिष्ट करता है। तथापि, जेएनपीटी ने वास्तविक तैनाती आधार पर लेबर लागत पर विचार किया है। जेएनपीटी ने सभी कार्गो मर्दों के लिए एक टैली क्लर्क की तैनाती का प्रस्ताव किया है। मजदूर के मामले में, जेएनपीटी ने जम्बो बैगों, लौह एवं स्टील – कोइलों, लौह एवं स्टील – पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों तथा स्लैबों के मामले में 4 सं., बैग कार्गो के मामले में 8 सं. और परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी उत्पादों के मामले में 2 सं. की तैनाती का प्रस्ताव किया है। आरओआरओ माध्यम से इतर मोटर वाहनों के मामले में मजदूर की तैनाती की कल्पना नहीं की गई है।

मैनपावर की प्रत्येक श्रेणी की लागत विभिन्न सेवा प्रदाताओं से यथा प्राप्त प्रचलित लेबर लागत है जिसे दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित किया गया है।

यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित लेबर लागत दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट उपस्कर लागत के 10 प्रतिशत प्रतिमानक के स्थान पर उपस्कर किराया लागत का लगभग 7 प्रतिशत है। जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित लेबर लागत का अनुमान इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(घ). प्रत्येक परिचालनात्मक उपरिव्यय तथा प्रशासनिक उपरिव्यय उपस्कर किराया लागत तथा लेबर लागत के 20 प्रतिशत की दर से अनुमानित किए गए हैं, जोकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5.9 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है।

- (ड). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा विनिर्दिष्ट, कुल परिचालन लागत पर 20 प्रतिशत की दर से मार्जिन अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए जेएनपीटी द्वारा विचार किया गया है।
- (च). ऊपर चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए गणना **अनुबंध-III** रूप में संलग्न की गई है।
- (vii). जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने दिसम्बर 2016 में अपना प्रस्ताव संशोधित किया था। जेएनपीटी द्वारा किए गए संशोधन के ब्योरे पहले दिए गए हैं। इस संबंध में, परियोजना कार्गो, आरओआरओ माध्यम से इतर मोटर वाहनों और मशीनरी तथा मशीनरी उत्पादों के मामले में प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क में इस संदर्भ को लिया गया है। संशोधित प्रस्ताव में, “प्रति टन प्रति पाली” आधार पर ऊपर उल्लिखित मर्दों के लिए प्रस्तावित लेवी की पूर्व इकाई संयुक्त सुनवाई के दौरान अंशधारकों द्वारा दिए गए सुझावों के आधार पर “प्रति टन पर” आधार पर वसूल किए जाने के लिए पत्तन द्वारा संशोधित किया गया है। इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (viii). जेएनपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों के आधार पर, पत्तन द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभार अनुमोदित किए गए हैं।
- (ix). प्रस्तावित दरमानों में, जेएनपीटी ने ‘स्टीवडोरिंग’ शब्द को स्टीवडोरिंग जिसमें पत्तन में पोत के बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई तथा उतराई एवं स्टोवेज शामिल है और ‘तट प्रहस्तन’ तट प्रहस्तन जिसमें हुक प्वाइंट को/से कार्गो की व्यवस्था करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेक यार्ड और विलोमतः अंतर मोडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/पर कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करना भी शामिल है, रूप में परिभाषित किया गया है। उक्त परिभाषाएं स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार देखी गई हैं। इसलिए, प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की गई है।
- (x). प्रस्तावित दरमान में, जेएनपीटी ने इस आशय की टिप्पणी प्रस्तावित की है कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की राशि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसी द्वारा देय होगी। उक्त टिप्पणी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसी के साथ जेएनपीटी द्वारा किए गए लाइसेंस करार में निर्धारण के लिए प्रासंगिक दिखाई देता है और इसे इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान का हिस्सा बनाने की जरूरत नहीं है। इसलिए, उक्त प्रस्तावित टिप्पणी को हटाया गया है।
- (xi). प्रस्तावित दरमान में, जेएनपीटी ने इस आशय से कुछ टिप्पणियों का प्रस्ताव किया है कि केवल स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसियां जिन्हें जेएनपीटी द्वारा लाइसेंस जारी किया गया है, वे जेएनपीटी में इन गतिविधियों का कार्यनिष्पादन कर सकती हैं, लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसी को सुरक्षित तथा कुशल स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालन करने के लिए सभी जरूरी व्यवस्थाएं (जैसे मैनपावर, उपस्कर के गियर, शैकल्स, हुक्स, स्लिंग्स, हैवी लिफ्टिंग बीम्स, चैन स्लिंग्स आदि लाना) करनी होंगी, ऑन बोर्ड कार्गो को बांधना और खोलना पोत एजेंट की जिम्मेदारी होगी और दरों में बांधना तथा खोलना प्रभार शामिल नहीं होंगे और तट प्रहस्तन प्रभार केवल उस कार्गो के लिए लागू होंगे जो कार्गो की लदाई/डिलीवरी से पहले जेएनपीटी परिसर में उतारा और भंडारित किया जाता है और परेषिती/पोतवणिक ट्रक पर कार्गो की सीधे लदाई/डिलीवरी पर लागू नहीं होते हैं, जेएनपीटी में/से कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी पोतवणिक/परेषिती अथवा उनके प्रतिनिधि की जिम्मेदारी माना गया है। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रशुल्क के लागू होने पर प्रस्तावित टिप्पणियां स्पष्टता देंगी, इसलिए उक्त प्रस्तावित टिप्पणियों के समावेशन को अनुमोदित किया गया है।
- (xii). परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी उत्पादों के लिए दरें उपर्युक्त कार्गो मर्दों की 70 इकाईयों की प्रति पाली उत्पादकता पर विचार करते हुए जेएनपीटी द्वारा निर्धारित की गई हैं। अतः, प्रभार का आधार जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रति टन की बजाय “प्रति इकाई” रूप में निर्धारित किया गया है।
- दरमान के क्रम सं. 2 में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रभारों की तालिका में, प्रति दिन उत्पादकता को प्रति पाली उत्पादकता से बदला गया है, क्योंकि प्रति पाली उत्पादकता जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों की गणना के लिए सुविचारित की गई है।
- (xiii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.7 में विनिर्दिष्ट के अनुसार, इस आशय की टिप्पणी प्रस्तावित की गई है कि टीएएमपी द्वारा निर्धारित अपफ्रंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन अधिकतम स्तर हैं।
- (xiv). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार, प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक मुद्रास्फीति से वार्षिक तौर पर सूचकांकित किया जाएगा और समायोजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगा। इसके अलावा, दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के साथ पठित स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से दरमान में वार्षिक सूचकांकन परिचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन है। यदि जेएनपीटी यह पुष्टि करता है कि परिचालक ने

पिछले 12 महीनों में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली करना जारी रखेगा जैसाकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में निर्धारित किया गया है।

जेएनपीटी ने एक उदाहरण के साथ अपने प्रस्तावित दरमान में उपर्युक्त आशय से एक टिप्पणी निर्धारित की है। उक्त उदाहरण स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का भाग है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

(xv). जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित परिभाषाओं के अलावा, “तटीय पोत”, “विदेशगामी पोत”, “स्टीवडोरिंग”, “तट प्रहस्तन एजेंट” से संबंधित कुछ अन्य परिभाषाएं भी अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की हैं। इसके अलावा, जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित टिप्पणियों के अलावा, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति से आने वाली कुछ अन्य टिप्पणियों और “पोत के वर्गीकरण” से संबंधित कुछ अन्य टिप्पणियों को भी अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है।

(xvi). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन परिचालनों की शुरुआत से पहले, परिचालक दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभारों की अधिकतम दरें शामिल हों। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार, एक बार किसी पत्तन के लिए विभिन्न घटकों की स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित कर दी जाती हैं तो यह सम्पूर्ण पत्तन, जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं, पर एकसमान रूप से लागू होगा और तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यह प्राधिकरण, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में, सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श कर पहले ही निर्णय कर चुका है कि प्रशुल्क का विनियमन वैयक्तिक सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समग्र पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि अधिकतम प्रशुल्क पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबद्ध पत्तन न्यास लाइसेंस जारी करते समय यह सुनिश्चित करेगा कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त को प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा लागू किया जाए। इस प्राधिकरण का उक्त निर्णय सभी महापत्तन न्यासों तथा पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को पत्र सं. टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 6 मई 2002 द्वारा संप्रेषित किया गया था।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 को ध्यान में रखते हुए, जेएनपीटी 3 वर्षों के लिए लाइसेंस जारी किए जाने के समय, इसे प्राधिकृत किए जाने की शर्त के रूप में करते हुए, प्राधिकृत वैयक्तिक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक के लिए अनुमोदित अधिकतम दरें लागू कर सकता है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, जेएनपीटी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अप्रकट स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभार संलग्न **अनुबंध-IV** रूप में अनुमोदित किए गए हैं।

11.2. अनुमोदित अधिकतम दरें 3 वर्षों के लिए लाइसेंस जारी किए जाने के समय, इसे प्राधिकृत किए जाने की शर्त के रूप में करते हुए, प्राधिकृत वैयक्तिक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक पर लागू की जा सकती हैं। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

11.3. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा दिए गए अनुसार अप्रकट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों का सूचकांकन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पढ़ा जाए। यदि परिचालक पिछले 12 महीनों में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित नहीं करता है तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा और परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।

11.4. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति से एक माह के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्टें जेएनपीटी और इस प्राधिकरण को भेजेगा। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो वह भी उसे समय-समय पर भेजी जाएगी।

11.5. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में यथा विनिर्दिष्ट, यह प्राधिकरण परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए ऐसे कुछ आंकड़े/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जोकि वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हों। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

11.6. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण जेएनपीटी और इस प्राधिकरण दोनों द्वारा तिमाही आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में किसी कमी की स्थिति में, पत्तन द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में शामिल शर्तों के अनुसार पत्तन परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

11.7. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 10 में यथा विनिर्दिष्ट, यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों को परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, टीएएमपी अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष जेएनपीटी को भेजेगा। जेएनपीटी करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./116/17]

अनुबंध - I

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित उक्त पैरामीटरों के सापेक्ष प्रस्तावित उत्पादकता प्रतिमानकों पर पहुंचने के लिए जेएनपीटी द्वारा लेखा में लिए गए विभिन्न पैरामीटरों की तुलनात्मक स्थिति

| क्र. सं. | विवरण | बैग कार्गो | | जम्बो बैग | | लौह एवं स्टी - कोइलें | | लौह एवं स्टील - पाइप, ट्यूब, प्लेटें | | जेएनपीटी द्वारा यथा स्पष्ट किया गया विपथन का कारण |
|----------|------------------------------------|------------|----------------------------|-----------|----------------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------------------------|----------------------------|--|
| | | प्रतिमानक | जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित | प्रतिमानक | जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित | प्रतिमानक | जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित | प्रतिमानक | जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित | |
| 1 | हुकों की औसत सं. प्रति पाली | 2.5 | 1.5 | 2.5 | 1.5 | 2.5 | 1.5 | 2.5 | 1.5 | डुबाव तथा लम्बाई प्रतिबंध की वजह से, केवल छोटे पोत शैलो वॉटर बर्थ में परिचालित किए जा सकते हैं। इस प्रकार, लगातार दो हुक परिचालन संभव नहीं है। |
| 2 | टन प्रति हुक प्रति पाली (टनों में) | 300 | 250 | 560 | 320 | 1360 | 800 | 280 | 250 | जम्बो बैगों के लिए उत्पादकता पूर्व कार्यनिष्पादन पर आधारित है। बैग कार्गो, लौह तथा स्टील उत्पादों के मामले में, उत्पादकता छोटे आकार के पोतों के परिचालनों में बाधाओं की वजह से निम्नतर स्तरों पर सुविचारित की गई है। |
| 3 | पालियों की सं. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | विपथन नहीं किया गया है। |
| 4 | उत्पादकता प्रतिदिन (1 x 2 x 3) | 2250 | 1125 | 4200 | 1440 | 10200 | 3600 | 2100 | 1125 | |
| 5 | उत्पादकता प्रति दिन (पूर्णांकित) | 2250 | 1200 | 4200 | 1500 | 10200 | 4000 | 2100 | 1200 | |
| 6 | उत्पादकता प्रति पाली (पूर्णांकित) | 750 | 400 | 1400 | 500 | 3400 | 1333.33 | 700 | 400 | |

अनुबंध - II

जेएनपीटी में अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणनाएं

| क्र. सं. | कार्गो प्रकार | जलयान के गियर द्वारा प्रहस्तन | | परिचालन लागत | | | | | | | | मार्जिन @ 20% | कुल लागत + मार्जिन | प्रति टन दर (रु. में) |
|----------|------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------|----------|--------|-------|-------------------------------------|---------------------|------------------------------|----------|---------------|--------------------|-----------------------|
| | | उत्पादकता (टन में) | प्रति पाली उत्पादकता (टन में) | उपस्कर किराया लागत | लेबर | | | कुल उपस्कर किराया लागत और लेबर लागत | परिचालनात्मक उपरिचय | प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिचय | कुल लागत | | | |
| | | | | | ऑन बोर्ड | घाट पर | कुल | | | | | | | |
| 1 | बैग कार्गो | 1200 | 400 | 0 | 11000 | 13550 | 24550 | 24550 | 4910 | 4910 | 34370 | 6874 | 41244 | 103 |
| 2 | जम्बो बैग | 1500 | 500 | 0 | 11000 | 8150 | 19150 | 19150 | 3830 | 3830 | 26810 | 5362 | 32172 | 64 |
| 3 | लौह एवं स्टील – कोइलें | 4000 | 1333 | 24210 | 8300 | 5450 | 13750 | 37960 | 7592 | 7592 | 53144 | 10629 | 63773 | 48 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|------|-----|-------|------|------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|-----|
| 4 | लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूब, प्लेटें तथा स्लेब | 1200 | 400 | 24210 | 8300 | 5450 | 13750 | 37960 | 7592 | 7592 | 53144 | 10629 | 63773 | 159 |
| 5 | परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी उत्पादक (सं. में) | | 70 | 0 | 5950 | 6350 | 12300 | 12300 | 2460 | 2460 | 17220 | 3444 | 20664 | 295 |
| 6 | आरओआरओ माध्यम से इतर मोअर वाहन (सं. में) | | 30 | 0 | 5950 | 6350 | 12300 | 12300 | 2460 | 2460 | 17220 | 3444 | 20664 | 689 |

अनुबंध - III

जेएनपीटी में अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणनाएं

| क्र. सं. | कार्गो प्रकार | उत्पादकता (टन में) | प्रति पाली उत्पादकता (टन में) | परिचालन लागत | | | | | | मार्जिन @ 20% | कुल लागत + मार्जिन | प्रति टन दर (₹0 में) |
|----------|--|--------------------|-------------------------------|--------------------|-----------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|----------|---------------|--------------------|----------------------|
| | | | | उपस्कर किराया लागत | लेबर लागत | कुल उपस्कर किरायालागत और लेबर लागत | परिचालनात्मक उपरिव्यय @ 20% | प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय @ 20% | कुल लागत | | | |
| 1 | बैग कार्गो | 1200 | 400 | 40500 | 8700 | 49200 | 9840 | 9840 | 68880 | 13776 | 82656 | 207 |
| 2 | जम्बो बैग | 1500 | 500 | 90900 | 5100 | 96000 | 19200 | 19200 | 134400 | 26880 | 161280 | 323 |
| 3 | लौह एवं स्टील – कोइलें | 4000 | 1333 | 128900 | 5100 | 134000 | 26800 | 26800 | 187600 | 37520 | 225120 | 169 |
| 4 | लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूब, प्लेटें तथा स्लेब | 1200 | 400 | 92300 | 5100 | 97400 | 19480 | 19480 | 136360 | 27272 | 163632 | 409 |
| 5 | परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी उत्पादक | | 70 (सं. में) | 46500 | 3300 | 49800 | 9960 | 9960 | 69720 | 13944 | 83664 | 1195 |
| 6 | आरओआरओ माध्यम से इतर मोअर वाहन | | 30 (सं. में) | 0 | 1500 | 1500 | 300 | 300 | 2100 | 420 | 2520 | 84 |

अनुबंध - IV

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास
स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क

1. परिभाषा:

- (i). “तटीय पोत” का अर्थ जहाजरानी महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). ‘स्टीवडोरिंग’ में पत्तन में पोतों के बोर्ड पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- (iv). ‘तट प्रहस्तन’ में हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित/प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड और विलोमतः अंतर मोडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति तथा डिलीवरी करना शामिल है।
- (v). ‘स्टीवडोर’ पत्तनों में पोतों के बोर्ड पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा लंगर लगाने के लिए एक प्राधिकृत एजेंट है और जिसे विनियमों के अंतर्गत लाइसेंस दिया गया हो।
- (vi). ‘तट प्रहस्तन एजेंट’ हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित/प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड और विलोमतः अंतर मोडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति व्यवस्थित करने के लिए एक प्राधिकृत एजेंट है।

2. लाइसेंसधारी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसियों द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऑन बोर्ड स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दरें।

| क्र.सं. | घटक समूह | प्रभार का आधार | प्रति पाली उत्पादकता (टन) | स्टीवडोरिंग प्रभार ₹0 में | तट प्रहस्तन प्रभार ₹0 में |
|---------|--|----------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1 | बैग में कार्गो | प्रति टन | 400 | 103 | 207 |
| 2 | जम्बो बैग | प्रति टन | 500 | 64 | 346 |
| 3 | लोह एवं स्टील कोइलें और स्लैब | प्रति टन | 1333 | 48 | 169 |
| 4 | लोह एवं स्टील-पाइप, ट्यूब, प्लेटें | प्रति टन | 400 | 159 | 409 |
| 5 | परियोजना कार्गो, मशीनरी और मशीनरी उत्पाद | प्रति इकाई | 70 | 295 | 1195 |
| 6 | आरओआरओ के माध्यम से इतर मोटर वाहन | प्रति इकाई | 30 | 689 | 84 |

टिप्पणियां:

- (i). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसियां जिन्हें जेएनपीटी द्वारा लाइसेंस जारी किए गए हैं, वे जेएनपीटी में केवल इन गतिविधियों का निष्पादन कर सकती हैं।
- (ii). लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंसी को सुरक्षित तथा कुशल स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालन करने के लिए सभी जरूरी व्यवस्थाएं (जैसे मैनपावर, उपस्कर के गियर, शैकल्स, हुक्स, रिलिंग्स, हैवी लिफ्टिंग बीम्स, चैन रिलिंग्स आदि लाना) करनी होंगी।
- (iii). पोत के बोर्ड पर कार्गो बांधने तथा खोलने की जिम्मेदारी पोत एजेंट की होगी। उपर्युक्त दरों में बांधना तथा खोलना प्रभार शामिल नहीं है।
- (iv). तट प्रहस्तन प्रभार केवल उसी कार्गो के लिए लागू होते हैं जिन्हें कार्गो की लदाई/डिलीवरी से पहले जेएनपीटी परिसर में उतारा और भंडारित किया जाता है। ये परेषिती/पोतवणिक ट्रक पर सीधे लादे/उतारे गए कार्गो पर लागू नहीं है।
- (v). जेएनपीटी में/से कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी पोतवणिक/परेषिती अथवा उनके प्रतिनिधि की जिम्मेदारी मानी गई है।
- (vi). प्रत्येक समूह के अधीन शामिल घटकों की सूची संलग्न की गई है। कोई अन्य ब्रेक बल्क कार्गो/घटक, जिसे सूची में शामिल नहीं किया गया हो, वह कार्गो/घटक कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा प्रहस्तन की कार्यपद्धति के आधार पर उपर्युक्त किसी समूह में वर्गीकृत किया जाएगा।
- (vii). उपर्युक्त प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक मुद्रास्फीति से वार्षिक तौर पर सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगा। तथापि, एजेंसी जेएनपीटी द्वारा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर, परिचालन के दूसरे वर्ष से, 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार होगी। प्रशुल्क संबंधित सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क तथा कार्यनिष्पादन का निर्धारण दर्शाता उदाहरण नीचे दिए गए घटक के लिए है:

अनुमानित अपफ्रंट प्रशुल्क (2016-17) ₹0 100/ टन
सूचकांकित प्रशुल्क (10 प्रतिशत वार्षिक की दर से डब्ल्यूपीआई की अनुमानित मुद्रास्फीति)

| वर्ष | सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क (डब्ल्यूपीआई का 60 प्रतिशत) | कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के 100 प्रतिशत पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क |
|---------|--|--|
| 2016-17 | 106.00 | 110.00 |
| 2017-18 | 112.36 | 121.00 |
| 2018-19 | 119.10 | 133.10 |

इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्यनिष्पादन मानक के व्यौरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर जेएनपीटी का रुख करेगा।

जेएनपीटी एक माह के समय में परामर्शदाता नियुक्त करते हुए, यदि अपेक्षित हो, परिचालक द्वारा अर्जित किए गए के लिए दावाकृत कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि निर्धारित करेगा।

परिचालक जेएनपीटी द्वारा परिचालक को लिखित में यह पुष्टि किए जाने पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू करेगा कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित कर लिया है।

यदि जेएनपीटी पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक मानक प्रशुल्क दिशानिर्देशों, 2016 के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।

- (viii). पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेशक द्वारा इसका जैसा प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए 'तटीय' अथवा 'विदेशी' श्रेणी में वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति तथा इसके मूल का इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगा।
- (ix). **पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**
- (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा विशिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii). **रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ख). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (ग). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (क). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचएससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
- (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- (ii). तटीय चालन में अपरिवर्तित* परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- *केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की दुलाई की अनुमति देता है।
- (ख). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (v). सभी प्रभारों को भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित किया जाएगा।
- (vi). यह प्रशुल्क निजी क्षेत्र भागीदारी जो 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित होते हैं, के लिए कोई अन्य व्यवस्था अथवा बीओटी/बीओओटी परिचालकों हेतु लागू नहीं किया गया है।
- (vii). यह प्रशुल्क सम्पूर्ण पत्तन के लिए एकसमान रूप से लागू है जहां निजी एजेंसियों/फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं।
- (viii). (क). अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।
(ख). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी तरह, रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंसी, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान कर सकता है।
- (ग). प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा करना चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों को लागू करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है तथा दरमानों में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर को पार नहीं करती हैं।
- (घ). तथापि, प्राधिकृत एजेंट ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के ऐसे युक्तिकरण और/अथवा निम्नतर दरों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा तथा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों में और/अथवा ऐसी निम्नतर दरों में कोई आगे भी बदलाव किया जाता है तो उसे भी अधिसूचित किया जाता रहेगा बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix). प्राधिकृत एजेंट केवल उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए प्रभार वसूल करेगा। लेबर की कल्पित बुकिंग तथा अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (x). यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जिसे सूची में अधिसूचित/शामिल नहीं किया गया हो तो पत्तन उस कार्गो को उस कार्गो के प्रहस्तन की कार्यपद्धति तथा प्रकृति, भौतिक विशेषताओं के आधार पर किसी भी एक कार्गो समूह के अधीन वर्गीकृत कर सकता है।
- (xi). अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं तथा विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार भी जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो को संरक्षा में लेता है तब टीएएमपी अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूली की जाती रहेगी।
- (xii). सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति से एक माह के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्टें भेजेगा। कोई अन्य सूचना जो टीएएमपी द्वारा अपेक्षित हो वह भी उसे समय-समय पर भेजी जाएगी।

- (xii). टीएमपी परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएमपी भेजे गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जोकि वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हों। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य दिया जाएगा और प्रकाशन पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य दिया जाएगा। इस संबंध में टीएमपी का निर्णय अंतिम होगा।
- (xiii). विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाएंगे। इन कार्यनिष्पादन प्रतिमानों को बोली दस्तावेजों में शामिल किया जाएगा।
- (xiv). परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण जेएनपीटी और टीएमपी दोनों द्वारा तिमाही आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में किसी कमी की स्थिति में, पत्तन द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में शामिल शर्तों के अनुसार पत्तन परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xv). यदि किसी उपयोक्ता को टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों को परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह टीएमपी को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, टीएमपी अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष जेएनपीटी को भेजेगा। जेएनपीटी करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- (xvi). किसी अलग-अलग मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा कुल भार अथवा परिमाण की गणना में, 0.50 तक के दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 तथा अधिक के दशमलवों को एक इकाई माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (xvii). उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उचित स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xviii). एमओएस द्वारा जारी और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/4/2004—सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 और 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निदेश के अनुसार –
- (क). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला से इतर, पीओएल (कच्चे तेल सहित), लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड तक घाटशुल्क सहित के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। जहां मदवार प्रभारों की वसूली की जाती है वहां रियायत जलयान तट स्थानांतरण तथा घाट से/को भंडारण यार्ड के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होगी।

(जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश में परिवर्तन किया जाता है तो इसके बारे में पत्तन को सूचित किया जाएगा।)

ब्रेक बल्क कार्गो – प्रत्येक समूह के अधीन शामिल घटकों की सूची

| क्र.सं. | घटक समूह | कार्गो के ब्योरे |
|---------|---|--|
| 1 | बैग कार्गो | विभिन्न भार (25, 50, 60 कि.ग्रा. आदि) के बैगों में सभी कार्गो जिन्हें हाथों से प्रहस्तित किया जाता है जैसे काजू गिरी, काजू केरलेल्स, इमली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूँ तथा अन्य खाद्य खाद्यान्न, नमक, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब, सोडा एश, आदि। |
| 2 | जम्बो बैग | विभिन्न भार (0.5, 1.0, 1.5 मी.ट.) के बैगों में जो स्लिंगों पर बैगों को हुक करते हुए ही प्रहस्तित किए जाते हैं; और बॉक्सों में कार्गो, कार्टून्स, बरेल्स, ड्रम्स अथवा रोल्ल्स जैसे: बॉक्सों में लकड़ी गूदा, प्रसंस्कृत लकड़ी जैसे बोर्ड, खम्बे, प्लाइवुड, न्यूज-प्रिंट, बरेल्स में ऑयल-एमिमल अथवा सब्जियाँ, रबड़ कच्चा माल, उत्पादित रबड़, सिंथेटिक रेजिन, पेपर, पेपर उत्पाद तथा न्यूजप्रिंट, बरेल्स में अस्फाल्ट तथा बिटुमेन आदि शामिल हैं। |
| 3 | लौह एवं स्टील – कोइलें | मिन्न-मिन्न भार तथा आयामों के सभी लौह तथा स्टील कोइलें: सभी धातु उत्पाद और समान प्रकृति के एसबेटोस शामिल हैं। |
| 4 | लौह एवं स्टील – पाइप, टयूबें, प्लेटें तथा स्लैब | सभी लौह तथा स्टील पाइप, टयूबें, मिन्न-मिन्न भार की प्लेटें तथा स्लैब: सभी धातु उत्पाद और समान प्रकार के एसबेटोस जैसे: लौह तथा स्टील सामग्रियाँ, अल्यूमीनियम उत्पाद, अल्यूमिनिया बिलेट्स, स्टील पाइप, अल्यूमीनियम इन्गोट्स, एसबेटोस आदि शामिल हैं। |
| 5 | परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे | विशिष्ट परियोजनाओं हेतु कार्गो, प्रायः ओओजी विशिष्टताओं तथा विशेष साधनों के माध्यम से प्रहस्तित जैसे: परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, रेलवे कोच तथा वैगन, सभी प्रकार के परियोजना कार्गो जिसमें अति आयामीय परेषण आदि शामिल हैं। सभी प्रकार के मशीनरी तथा मशीनरी उत्पाद जो मिन्न-मिन्न भार तथा आयामों के होते हैं जैसे: मशीनरी तथा पुर्जे, मशीनरी पुर्जे, मिलिट्री सामान, हथियार, आयुध, विस्फोटक तथा रक्षा भंडार, टैंक तथा टैंक पुर्जे, आर्म्स, आयुध, विस्फोटक, रक्षा भंडार तथा रक्षा उपस्कर/मशीनरी। |
| 6 | आरओआरओ माध्यम से इतर मोटर वाहन | शेकलों, हुकों, चैन स्लिंगों तथा हैवी लिफ्ट बीमों का इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित सभी मोटर वाहन जैसे: कोई रबड़ टायर वाला वाहन, कार्गो आवागमन उपस्कर, अर्थ-मूविंग उपस्कर, पावर्ड दोपहिया वाहन; ऑटो रिक्शा तथा अन्य तीन पहिया वाहन जिनमें पहियों पर उनकी चेसिस, मोटर कारें, जीपें, वैन तथा पर्यटक कारवां शामिल हैं, मोटर वाहन जैसे बसें, डम्पर, लॉरियाँ, ट्रैक्टर, ट्रक, ट्रोलर्स, लोकोमोटिव्स, ऊपर अविनिर्दिष्ट वाहन तथा पुर्जे एवं वाहनों की एसेसरीज, टयूबें तथा सभी अर्थ मूविंग उपस्कर जैसे एक्सकवेटर्स, पे लोडर बुलडोजर्स, डोजर्स, पोक्लेमर्स, एफएलटी, टीएलटी, रीच स्टेकर आदि। |

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक

| क्र.सं. | घटक समूह | प्रति पाली उत्पादकता (टन) |
|---------|---|---------------------------|
| 1. | बैग कार्गो | 400 |
| 2. | जम्बो बैग | 500 |
| 3. | लौह एवं स्टील – कोइलें | 1333 |
| 4. | लौह एवं स्टील – पाइप, टयूबें, प्लेटें तथा स्लैब | 400 |
| 5. | परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी उत्पाद (इकाईयाँ) | 70 |
| 6. | आरओआरओ माध्यम से इतर मोटर वाहन (इकाईयाँ) | 30 |

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 05th June, 2017

No. TAMP/57/2016-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust seeking approval for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/57/2016-JNPT****Jawaharlal Nehru Port Trust**

...
QUORUM

Applicant

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 24th day of May 2017)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations.

2. The Ministry of Shipping vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 to be effective from 01 August 2016. Subsequently, the MOS vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 17 October 2016 has forwarded the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation authorized by Major Ports.

3.1. In this backdrop, the JNPT has come up with a proposal for fixation of Normative tariff for stevedoring and shore handling operations. The main points made by the JNPT in its proposal dated 6 September 2016 are given below:

- (i). The quantum of Dry Bulk/ Break Bulk cargo handling at JNPT is minuscule. The annual average handling of last five year for Dry Bulk Cargo (Cement) is 0.65 MMT and that of Break Bulk/ Project cargo is 0.1 MMT.
- (ii). In dry bulk type cargo, presently only Cement (in loose bulk form) is handled at JNPT through mechanised means and no stevedoring/ shore handling operations are involved. No other dry bulk/ fertilizer/ fertilizer raw materials are handled at shallow water berth as storage/ covered storage place is not available for these cargoes.
- (iii). Other than Dry bulk cargo Cement, the cargoes handled at shallow water berths mainly consists of Break Bulk/ Project cargo, Machinery parts/ Vehicles/ Heavy lifts etc. The port has handled ammonium nitrate in Jumbo Bag Form (only three times). The ship day output on these vessels is in the range of 1400 MT/day. The port does not have any equipment at shallow berth for handling Break Bulk/ Project cargo. JNPT does not have any stevedoring/ shore handling staff for the Bulk/ break handling. Hence Port does not have any specified tariff for stevedoring activities in its scale of rates. The Port collects only wharfage charges and accrued cargo dwell time charges (if any) from the consignee/ shipper before allowing the handling/ delivery of the cargo.
- (iv). The shipper/ consignee makes arrangements for stevedoring and shore handling activities including deployment of necessary equipment/ cranes such as Fork lifts, Hydra, Trailers, Heavy duty cranes whenever required. These equipment are hired by the stevedoring agencies from the local market, the rates of which are market driven.

- (v). In recent past, liquid cargo handling at shallow water berth was commissioned by laying two numbers of liquid cargo pipelines from shallow water berth and connecting them to the existing pipelines running from BPCL liquid cargo jetty to Tank farm area. In this operation also, there is no stevedoring/ shore handling involved. The cargo is directly pumped from vessel to tank farm area through these pipelines. The connection/ disconnection and cargo operations are handled by the receiver Tank farm.
- (vi). Shallow water berth-01 is utilized by British Gas for handling their off shore supply vessels. This consists of supplying provision, equipment and materials required for Mumbai High crude oil Rigs operation. They have appointed their own agency to handle and manage their offshore supply operations on long term basis. This operation may not come under the purview of stevedoring and shore handling operations.
- (vii). The guidelines are not applicable to the trans-loading/ anchorage/ lighterage operations, Barge handling, floating cranes etc. Therefore it can be seen that with the limitations of available infrastructure at shallow water berth, cargo like bagged cargo, iron & steel products such as coils slabs, pipes, tubes, plates, project cargo, machinery and machinery products, motor vehicles other than through RORO which can be stored in open space, that too in small quantity can only be handled at shallow water berth. Hence, the proposal for fixation of upfront tariff is formulated for the above mentioned cargo only.
- (viii). For any Cargo which are not falling in the above category, it is proposed to follow the upfront tariff of neighboring Mumbai Port.
- (ix). It is also proposed to collect a nominal royalty of `20/- per Metric Ton of cargo handled from the registered firm engaged for the stevedoring and shore handling operations.
- (x). Licenses will be issued to any firm or firms meeting the specified qualification criteria and collect specified royalty on tonnage handled from the firm engaged for stevedoring and shore handling operations.

3.2. The proposal of JNPT seeks approval for the following:

Ceiling Tariff for providing On board stevedoring and shore handling services for handling of Break Bulk **Cargo** by the Licensed Stevedoring and shore handling agencies.

| Sr. No. | Commodity Group | Basis of Charge | Ship-day productivity Norm (MT) | Stevedoring Charges per MT (₹) | Shore handling Charges per MT (₹) |
|---------|--|-----------------------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1. | Bagged cargo | Per MT | 1200 | 504.00 | 197.00 |
| 2. | Jumbo bags | Per MT | 1400 | 324.00 | 327.00 |
| 3. | Iron & Steel-coils and slabs | Per MT | 4000 | 106.10 | 157.00 |
| 4. | Iron & steel-pipes, tubes, plates | Per MT | 1200 | 353.68 | 382.00 |
| 5. | Project cargo | Per Hook Per Shift | - | 92,400.00 | 50,400.00 |
| 6. | Motor vehicles other than through RORO | Per Hook Per Shift | - | 92,400.00 | 50,400.00 |
| 7. | Machinery and machinery products | Per Hook Per Shift | - | 92,400.00 | 50,400.00 |

Notes:

- (a). Stevedoring & Shore Handling Agencies who have been issued license by JNPT can only undertake to perform these activities at JNPT.
- (b). The licensed Stevedoring & Shore Handling Agency has to make all necessary arrangements(such as manpower, bringing equipment's, gears, shackles, hooks, slings, heavy lifting beams, chain slings etc.) for carrying out safe and efficient Stevedoring & Shore handling operation.

- (c). Lashing and Unlashing of cargo on board the vessel shall be the responsibility of vessel agent. The above rates do not include lashing and unlashing charges.
- (d). An amount of `20/- MT will be charged as Royalty by JNPT to the stevedoring and shore handling agency for the cargo handled by the Agency.
- (e). The list of commodities included under each group is given under. (JNPT has not listed the commodities)
- (f). The cargo's which are not covered under the above group, the TAMP approved tariff for stevedoring and shore handling operations of Mumbai Port will be considered."

3.3. The JNPT has furnished the approval of its Board of Trustees for the proposal and the draft Scale of Rates.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the JNPT proposal dated 06 September 2016 was forwarded to the concerned users/ user organisations for their comments vide our letter dated 4 October 2016. Subsequently, JNPT vide its email dated 12 October 2016 has furnished list of seven additional users to be consulted. Accordingly, a copy of the JNPT proposal was forwarded to additional users also vide our letter dated 14 October 2016.

4.2. None of the users/ user organization have furnished their comments till the case was taken up for finalization except the Association of Multimodal Transport Operators of India (AMTOI) vide its email dated 14 October 2016 which has stated that, they do not have any comments to furnish in this respect.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested to furnish additional information/ clarification on the following points vide our letter dated 28 October 2016. After a reminder dated 15 November 2016, the JNPT has responded vide its letter dated 02 December 2016. The information sought by us and the response of JNPT thereon are tabulated below:

| Sl. No. | Information/ clarifications sought by us | Response of JNPT |
|----------|---|---|
| 1 | Stevedoring Operations | |
| (i). | In its proposal, the JNPT has stated that on account of limitation of available infrastructure at Shallow Water Berth, the proposal for fixation of upfront stevedoring tariff has been formulated by it in respect of only break bulk cargo viz., bagged cargo, iron & steel products such as coils slabs, pipes, tubes, plates, project cargo, machinery and machinery products, motor vehicles other than through RORO which can be stored in open space. For any Cargo which are not falling in the above category, the port has proposed to follow the upfront tariff of neighbouring Mumbai Port Trust. The JNPT has also proposed a note to this effect in its proposed draft Scale of Rates. In this regard, it is relevant to mention here that as per Clause 3.2 of the Stevedoring Guidelines, if any new cargo is to be handled which is not included in the list, then the Major Port Trusts may categorise that cargo under any one of the cargo category based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo. In view of the above position, the note proposed by JNPT to be modified to reflect the Guideline position. | The note is modified as per guidelines. (The JNPT has proposed a note no. 7 to the effect that the List of Commodities included under each group is given at Annex-; Any other Break Bulk cargo/ commodity, which is not included in this list, that cargo / commodity will be categorised in any of the above group based on the nature, physical characteristics and the method of handling of the cargo.) |
| (ii). | In the calculation of ship day output norms proposed for handling by ships gear, the JNPT to explain the basis for the following: | |

| | | |
|--------|---|--|
| | (a). The average tonnes per hook at 5, 8, 20 and 5 in respect of bagged cargo, jumbo bags, iron & steel – coils and slabs and iron & steel – pipes, tubes, plates. | The average tonnes per hook are considered based on the type of cargo, its handling method and its weight. |
| | (b). No. of cycles per hour at 8, 6, 6 and 8 in respect of bagged cargo, jumbo bags, iron & steel – coils and slabs and iron & steel – pipes, tubes, plates | It has been calculated based on estimated cycle timings of 8 to 10 minutes. |
| | (c). The average no. of hooks per shift at 1.5 in respect of each of the bagged cargo, jumbo bags, iron & steel – coils and slabs and iron & steel – pipes, tubes, plates. | Due to draught and length restriction, only smaller vessels can operate at shallow water berth, hence continuous two hook operation is not possible. Hence, the average no. of hooks per shift is taken 1.5 |
| (iii). | The reason for considering 6 hours of effective productivity in a shift instead of 8 hours to be explained. | Considering the time loss during shift change/ lunch break/ tea break/ hatch closing –opening time , 6 hours of effective productivity is considered. |
| (iv). | The JNPT has considered the Ship day output for stevedoring operations in respect of bagged cargo, jumbo bags, iron & steel – coils and slabs and iron & steel – pipes, tubes, plates at 1200 tonnes per day, 1400 tonnes per day, 4000 tonnes per day and 1200 tonnes per day respectively. Considering the productivity norms per hook per shift as indicated in Annex – IV of the Stevedoring guidelines, it is seen that the Ship day output for stevedoring operations in respect of bagged cargo, jumbo bags, iron & steel – coils and slabs and iron & steel – pipes, tubes, plates should be 1350 tonnes per day (i.e. 300 tonnes per hook per shift x 1.5 hooks x 3 shifts), 2520 tonnes per day (i.e. 560 tonnes per hook per shift x 1.5 hooks x 3 shifts), 6120 tonnes per day (i.e. 1360 tonnes per hook per shift x 1.5 hooks x 3 shifts) and 1260 tonnes per day (i.e. 280 tonnes per hook per shift x 1.5 hooks x 3 shifts) respectively. The JNPT has considered the ship day productivity at a lower level for all the four commodity groups. The JNPT to align its ship day productivity considered in its proposal, to the productivity norms as indicated in the Stevedoring guidelines. | JNPT has handled only Jumbo bag, project cargo and machinery parts. The productivity considered for Jumbo bags is based on past performance. Due to constraints in operations of smaller size vessels, the productivity of other cargoes i.e. bagged cargo, iron and steel products is considered at lower levels. |
| (v). | Annex – VIII of the Stevedoring Guidelines (labour cost estimation) indicates the number of hooks per shift in respect of each of bagged cargo, jumbo bags, iron & steel – coils and slabs and iron & steel – pipes, tubes, plates at 3, 3, 3 and 4 respectively. However, the JNPT has considered the number of hooks per shift (in labour cost calculation) in respect of the above listed cargo at 1 in respect of Tindal and 1.5 each in respect of Signalman, Mazdoor and Operator. The reason for considering lower number of hooks for each of the cargo item to be justified. | The reason for considering lower number of hooks is same as given above. |
| (vi). | In calculation of charges for stevedoring operation, the JNPT has considered average cost of labour at ` 5000/- per shift. Clause 3.5.7 stipulates that the unit rate will be the prevailing market rate. JNPT to confirm whether the rate of ₹ 5000/- per labour per shift represents the prevailing market rate. | The rate considered was based on average per shift cost of labour at Kandla Port as indicated in the sample calculation sheets received with the Guidelines. Revised calculation with prevailing labour rate obtained from service providers is prepared and revised ceiling rates are worked out. |
| (vii). | The Annex – VIII of the Stevedoring Guidelines does not indicate the norms for manpower requirement to handle Project cargo, Motor vehicles other than through RO-RO and Machinery and machinery parts. However, the JNPT has considered the manpower to handle Project cargo, | The basis to estimate the no. of each type of labour category is the type of handling method and the discussion with the service providers. The basis for considering lower number of hook is the |

| | | |
|--------|--|---|
| | Motor vehicles other than through RO-RO and Machinery and machinery parts. The number of hooks per shift considered by JNPT in respect of above listed cargo also does not match with the number of hooks per shift prescribed in respect of above listed cargo in the guidelines. The basis to estimate the no. of each type of labour category and number of hooks per shift for estimation of this labour cost to be explained. | constraint on size of vessel that can be handled at shallow water berth. |
| (viii) | The Annex – VIII of the Stevedoring Guidelines indicates the norms for manpower requirement, which has been considered by JNPT to arrive at the cost of on board labour. In addition, the JNPT has also considered cost of labour on shore at the wharf. Consideration of cost of labour on shore at the wharf in addition to on board labour may be justified. The basis to estimate the no. of each type of labour category for each type of cargo and number of hooks per shift for estimation of this labour cost also to be explained. | There is requirement of labour on the wharf side also during the stevedoring operation. This requirement is also reflected in the sample calculation sheets received with the guidelines. The basis of estimate the no. of each type of labour category for each type of cargo is as per the manning pattern sheet received with the guidelines and discussion with the stake holders. (Since the Stevedoring Guidelines do not have any sample calculation reflecting the requirement of labour on the wharf side, the JNPT was again requested to explain the basis for considering the same in its calculation. In this connection, the JNPT vide its e-mail dated 18 January 2017 has stated that the deployment of 'on-shore' manpower (manning scale) for stevedoring operations is considered as per the National Industrial Tribunal (NIT) Award for Break bulk cargo as part of Annexures to Draft Stevedoring Guidelines.) |
| (ix). | With regard to the Equipment cost for the Stevedoring Operations, the JNPT has proposed deployment of 1 no. 30T DFLT each for handling iron & steel – coils and slabs and iron & steel – pipes, tubes, plates. Annex – VII of the Stevedoring Guidelines (equipment hire cost estimation) indicates the number of hooks worked per shift in respect of each of iron & steel – coils and slabs and iron & steel – pipes, tubes, and plates at 2.5. However, the same has been considered at 1.5 in the calculation of equipment hire cost in respect of iron & steel – coils and slabs and iron & steel – pipes, tubes, plates. The reason for considering lower number of hooks to be explained. | The basis for considering number of lower number hook is the constraint on size of vessel that can be handled at shallow water berth. |
| (x). | The hire charge of 30T DFLT at ₹26900/- per shift appears to be the average of the hire charge quoted by five different parties. JNPT to furnish documentary evidence in support of the hire charges of 30T DFLT of all the five parties. | Copies of quotes received from different parties for equipment's is furnished. |
| (xi). | The reason to not estimate any equipment hire cost for handling jumbo bags to be explained. | The Jumbo bags are directly discharged on Truck/ lifted from truck during discharge/loading operation using ships derricks /crane. Equipment is not required during this operation. Hence no equipment hire cost is estimated in stevedoring leg. However use of truck is considered in shore handling operation for transportation of cargo within the terminal. |

| 2. | Shore handling Operations: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--|--|--|--|---|---------------|---------------------------------------|---|---|--------------|----------------|---|---|------------|---------------------|---|---|--------------------------------|--|--|---|-------------------------------------|--|---|--|
| (i) | <p>The norms for hire of equipment for shore handling operations by method 3 for the four cargo items as well as the equipment proposed to be hired for shore handling operations for the four cargo items is tabulated below:</p> <table><tr><th>Sl. No</th><th>Type of Cargo</th><th>Equipment to be deployed as per Norms</th><th>Equipment proposed to be deployed by JNPT</th></tr><tr><td>1</td><td>Bagged cargo</td><td>Not Applicable</td><td>Mobile Cranes 10T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 10T - 9 nos.</td></tr><tr><td>2</td><td>Jumbo bags</td><td>Trucks 15 T- 9 nos.</td><td>Mobile Cranes 10T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos.</td></tr><tr><td>3</td><td>Iron & steel - coils and slabs</td><td>Mobile Cranes 30 T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos.</td><td>Forklift Truck 30T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos.</td></tr><tr><td>4</td><td>Iron & steel - pipes, tubes, plates</td><td>Mobile Cranes 10 T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos.</td><td>Mobile Cranes 10T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos.</td></tr></table> <p>From the above, it is seen that except for the shore handling of Iron & steel - pipes, tubes, plates, the equipment profile proposed to be deployed by JNPT is at variance with the equipment profile indicated in Annex – X of the shore handling and Stevedoring Guidelines. The JNPT is requested to explain the reason for the deviation in the equipment profile for each of the cargo items and justify the variance.</p> | | | | Sl. No | Type of Cargo | Equipment to be deployed as per Norms | Equipment proposed to be deployed by JNPT | 1 | Bagged cargo | Not Applicable | Mobile Cranes 10T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 10T - 9 nos. | 2 | Jumbo bags | Trucks 15 T- 9 nos. | Mobile Cranes 10T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | 3 | Iron & steel - coils and slabs | Mobile Cranes 30 T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | Forklift Truck 30T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | 4 | Iron & steel - pipes, tubes, plates | Mobile Cranes 10 T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | Mobile Cranes 10T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | <p>After discussion with service providers the proposed deployment of equipment Modified as Tractor Trailers - 10T - 9 nos.</p> <p>Equipment is required for load/unload jumbo bags from/to truck at stack yard. For jumbo bags use of 40 Tonne truck are used by service providers to optimise requirement of number of trucks.</p> <p>Fork lift with special attachment are faster in operation. For Iron and steel products both fork lift Truck and Mobile cranes can be used. However due to its faster operation and flexibility Fork lift is preferred equipment for these commodities.</p> <p>The hire charges for both do not vary much hence ceiling rates are arrived at considering equipment having higher hiring charge.</p> |
| Sl. No | Type of Cargo | Equipment to be deployed as per Norms | Equipment proposed to be deployed by JNPT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Bagged cargo | Not Applicable | Mobile Cranes 10T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 10T - 9 nos. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Jumbo bags | Trucks 15 T- 9 nos. | Mobile Cranes 10T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Iron & steel - coils and slabs | Mobile Cranes 30 T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | Forklift Truck 30T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Iron & steel - pipes, tubes, plates | Mobile Cranes 10 T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | Mobile Cranes 10T - 2 nos. at yard, Tractor Trailers - 40T - 9 nos. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii). | <p>The hire charge of the various equipment considered by JNPT appears to be the average of the hire charge quoted by five different parties. Please furnish documentary evidence in support of the hire charges of each of the equipment for all the five parties.</p> | | | | <p>Copies of quotes received from different parties for equipments is furnished.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii). | <p>Clause 4.5.7 of the Guidelines stipulates estimation of labour cost for shore handling of break bulk cargo at 10% of the equipment hire cost. However, the same has not been factored by JNPT in its workings.</p> | | | | <p>After discussion with the service providers, the proposed manning requirement for shore handling have been estimated and used in arriving labour cost for shore handling at actuals and revised ceiling rates.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iv). | <p>The basis to arrive at the labour cost for Project cargo, Motor vehicles other than through RO-RO and Machinery and machinery parts, at ₹30,000/- each may be explained.</p> | | | | <p>The labour costs are arrived at based on requirement of deployment of labour in these activities.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Scale of Rates: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i). | <p>Note 5 under Section 4.5.2 of the proposed Scale of Rates makes a mention that the list of commodities included under each group is listed. However, no such commodities are listed under the proposed Note 5.</p> | | | | <p>List of commodities is furnished.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii). | <p>A Note relating to indexation of tariff in line with clauses 2.10, 7.1 and 7.2 may be proposed.</p> | | | | <p>The JNPT proposes the following note: “The above Tariff caps will be indexed to inflation only to an extent of 60% of the</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | <p>variation in the Wholesale Price Index(WPI) occurring between 1st January and 31st December of the relevant Year. Such Automatic adjustment of tariff cap will come in to effect from 1st April of the relevant year till 31st March of the following year. However, the agency would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation, on achievement of performance standards prescribed by JNPT. An illustration showing determination of indexed up front tariff and performance linked tariff is for a commodity is given under;</p> <p>Assumed Upfront Tariff (2016-17) Rs.100/tonne</p> <p>Indexed Tariff (assumed inflation of WPI @ 10% per annum)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Indexed Upfront Tariff (60% of WPI)</th><th>Performance linked Tariff at 100% of the WPI indexation on the achievement of Performance Standards</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016-17</td><td>106.00</td><td>110.00</td></tr> <tr> <td>2017-18</td><td>112.36</td><td>121.00</td></tr> <tr> <td>2018-19</td><td>119.10</td><td>133.10</td></tr> </tbody> </table> | Year | Indexed Upfront Tariff (60% of WPI) | Performance linked Tariff at 100% of the WPI indexation on the achievement of Performance Standards | 2016-17 | 106.00 | 110.00 | 2017-18 | 112.36 | 121.00 | 2018-19 | 119.10 | 133.10 |
|---------|--------------------------------------|---|------|--------------------------------------|---|---------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|
| Year | Indexed Upfront Tariff (60% of WPI) | Performance linked Tariff at 100% of the WPI indexation on the achievement of Performance Standards | | | | | | | | | | | | |
| 2016-17 | 106.00 | 110.00 | | | | | | | | | | | | |
| 2017-18 | 112.36 | 121.00 | | | | | | | | | | | | |
| 2018-19 | 119.10 | 133.10 | | | | | | | | | | | | |

6.1. A joint hearing in this case was held on 24 October 2016 at the Office of this Authority. At the joint hearing, the JNPT made a Power Point presentation of the proposal. The JNPT and the concerned users/ organization bodies have made their submissions at the joint hearing.

6.2. As decided at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter of even number dated 28 October 2016 to review its proposal in light of the inputs given by the users during the joint hearing and file its revised proposal by 31 October 2016. The JNPT was again reminded vide our letter dated 15 November 2016.

7.1. In response, the JNPT under cover of its letter no. JNP/FIN/TAMP/2016/767 dated 2 December 2016 has filed a revised proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations, taking into account the deliberation during the workshop held on 5 November 2016 and the joint hearing held on 24 October 2016.

7.2. A comparative position between the earlier proposal dated 06 September 2016 and the revised proposal dated 02 December 2016 is tabulated below:

“Ceiling Tariff rates for providing On board stevedoring and shore handling services for handling of Break Bulk Cargo’s by the Licensed Stevedoring and shore handling agencies.

| Sr. No. | Commodity Group | As per earlier proposal dated 06 September 2016 | | | | As per revised proposal dated 02 December 2016 | | | |
|---------|--|---|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--|-------------------|----------------------------|-------------------------------|
| | | Basis of Charge | Ship-day productivity Norm (MT) | Stevedoring Charges per MT (₹) | Shore handling Charges per MT (₹) | Basis of Charge | Productivity Norm | Stevedoring Charges (in ₹) | Shore handling Charges (in ₹) |
| 1. | Bagged cargo | Per MT | 1200 | 504.00 | 197.00 | Per Ton | 1200 | 103 | 207 |
| 2. | Jumbo bags | Per MT | 1400 | 324.00 | 327.00 | Per Ton | 1500 | 64 | 346 |
| 3. | Iron & Steel-coils and slabs | Per MT | 4000 | 106.10 | 157.00 | Per Ton | 4000 | 48 | 169 |
| 4. | Iron & steel-pipes, tubes, plates | Per MT | 1200 | 353.68 | 382.00 | Per Ton | 1200 | 159 | 409 |
| 5. | Project cargo | Per Hook Per Shift | - | 92,400.00 | 50,400.00 | Per Ton | - | 295 | 1195 |
| 6. | Motor vehicles other than through RORO | Per Hook Per Shift | - | 92,400.00 | 50,400.00 | Per Ton | - | 689 | 84 |
| 7. | Machinery and machinery products | Per Hook Per Shift | - | 92,400.00 | 50,400.00 | Per Unit | - | - | - |

Notes:

- (a). Stevedoring & Shore Handling Agencies who have been issued license by JNPT can only undertake to perform these activities at JNPT.
- (b). The licensed Stevedoring & Shore Handling Agency has to make all necessary arrangements (such as manpower, bringing equipments, gears, shackles, hooks, slings, heavy lifting beams, chain slings etc.) for carrying out safe and efficient Stevedoring & Shore handling operation.
- (c). Lashing and Unlashing of cargo on board the vessel shall be the responsibility of vessel agent. The above rates do not include lashing and unlashing charges.
- (d). Shore handling charges are applicable only for the cargo which is off loaded and stored in JNPT premises before loading/ delivery of cargo. These are not applicable to cargo directly loaded from/ discharged on consignee/ shipper truck.
- (e). The receipt/ delivery of cargo in/from JNPT is considered the responsibility of shipper/ consignee or their representative.
- (f). An amount of ₹20/- MT will be charged as Royalty by JNPT to the stevedoring and shore handling agency for the cargo handled by the Agency. In case two different agencies are involved in stevedoring and shore handling operations, the ₹ 20/- MT royalty shall be shared proportionately (as per the ceiling rates) by the two firms.
- (g). The list of commodities included under each group is given at Annex-; Any other break bulk cargo/commodity, which is not included in this list, that cargo/ commodity will be categorized in any of the above group based on the nature, physical characteristics and the method of handling of the cargo. (Amended as per guidelines as advised by TAMP).
- (h). The above tariff caps will be indexed to inflation only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January and 31 December of the relevant year. Such Automatic adjustment of tariff cap will come in to effect from 1 April of the relevant year till 31 March of the following year. However, the agency would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation, on achievement of performance standards prescribed by JNPT. An illustration showing determination of indexed up front tariff and performance linked tariff is for a commodity is given under;

Assumed upfront tariff (2016-17) (₹ 100/ tonne)
 Indexed Tariff (assumed inflation of WPI @ 10% per annum)

| Year | Indexed Upfront Tariff (60% of WPI) | Performance linked Tariff at 100% of the WPI indexation on the achievement of Performance Standards. |
|---------|-------------------------------------|--|
| 2016-17 | 106.00 | 110.00 |
| 2017-18 | 112.36 | 121.00 |
| 2018-19 | 119.10 | 133.10 |

“

7.3. As can be seen from the table of comparative position of rates, proposed, there is substantial reduction in the rates proposed for stevedoring operation as per the revised proposal. The reason for substantial reduction is seen to be the change in the basis considered by JNPT in the unit labour cost. The JNPT considered in its proposal dated 6 September 2016 the unit labour cost at an average rate of ₹5000/- per labour per shift reportedly based on the average gang cost of ₹5000/-, each gang comprising of 5 labour at Kandla. In the revised proposal dated 2 December 2016, the JNPT has considered the labour cost from market survey taking maximum Quote for each category of labour.

7.4. Since the JNPT made significant changes to the proposed rates in its revised proposal, a copy of the JNPT revised proposal dated 02 December 2016 was forwarded to the concerned users/ user organisations for their comments vide our letter dated 9 December 2016. None of the users/ user organization have furnished their comments till the case was taken up for finalization.

8.1. In the meanwhile, keeping in view that the Ministry of Shipping (MOS) has directed this Authority for immediate action on the Stevedoring proposals filed by the Major Port Trusts, the Authority vide its Order dated 8 February 2017 has granted ad hoc approval to the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port on an interim basis pending approval of final rates by the Authority. The Order also states that the final rates (to be) approved by this Authority will have prospective effect and that the interim rate adopted in an ad hoc basis will be recognized as such and that there will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates. This Order was notified in the Gazette of India on 01 March 2017 vide Gazette no. 75. The Order was communicated to the JNPT and to the users on 07 March 2017.

8.2. In this connection, the JNPT vide its letter dated 17 March 2017 has stated the following:

- (i). As per the clause No. 3(v) of Stevedoring and Shore handling policy for Major Ports 2016, the Port Trusts shall charge a royalty as license fee for the Stevedoring and Shore handling Licenses. In this connection, JNPT had proposed the following:

“An amount of ₹20/- MT will be charged as Royalty by JNPT to the stevedoring and shore handling agency for the cargo handled by the agency. In case two different agencies are involving in stevedoring and shore handling operations, the ₹20/- MT royalty shall be shared proportionately (as per the ceiling rates) by the two firms”.

However, there is no mention regarding the Royalty in the TAMP order. Clarification may be given for the same.

- (ii). Part-I, (II) General Conditions (x): if any new cargo is to be handled which is not notified/not included in the list, then the port may categorise the cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling of the cargo.

The List of Commodities included under each group was given as “Annex” along with the proposal, but the same is not appearing in the TAMP Order. TAMP may include the “Annex” in the scale of rates for reference which is enclosed herewith.

- (iii). Part-I, (II) General Conditions, (xxi) & Part-II (Upfront tariff for providing on board Stevedoring and Shore handling services for handling Break Bulk Cargo's by the Licensed Stevedoring agency).

The rate for stevedoring and shore handling operations are arrived at by taking into account the operation costs consisting of equipment hire costs, labour costs, operational overheads and

administrative overheads, as per the “Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and shore handling operations Authorized by Major Ports”, without differentiating whether the cargo is coastal or foreign. Clarification may be given as to whether Part-I, (III) General Conditions, (xxi) (coastal policy direction issued by the MOS and notified by TAMP vide Order No. TAMP/4/2004-GEN dated 7th January 2005 and 15th March 2015, are applicable to Part-II (Upfront tariff for providing on board Stevedoring and Shore handling services for handling Break Bulk Cargo’s by the Licensed Stevedoring agency).

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping in June 2016 has issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016, to fix normative tariff for carrying out of Stevedoring and Shore Handling operations, separately for mechanized and manual handling of dry bulk cargo and break bulk cargo. Subsequently, the MOS in October 2016 has forwarded the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation authorized by Major Ports. In this backdrop, the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) has come up with a proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at JNPT.
- (ii). The JNPT had initially filed a proposal in September 2016. Subsequently, based on the information/clarification sought by us and based on the input received from users by the Port, the JNPT has filed a revised proposal in December 2016. The proposal of December 2016 alongwith the information/clarification furnished by the JNPT during the proceedings of the case in reference is considered in the analysis.
- (iii). At the JNPT, in the dry bulk cargo category, the only cargo i.e. loose Cement, is handled through mechanised means, thereby not involving any stevedoring/ shore handling operations. With the available limited infrastructure, the port is handling only break bulk cargo like bagged cargo, iron & steel products such as coils slabs, pipes, tubes, plates, project cargo, machinery and machinery products, motor vehicles other than through RORO, which can be stored in open space, that too in small quantity. In view of the above position, the JNPT proposal is for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations for the above mentioned break bulk cargo groups only. The JNPT has listed out the commodities included in each of the break bulk cargo groups. The said grouping is seen to be as per the Classification of commodities indicated in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.
- (iv). **Productivity Norms:**
 - (a). The JNPT has arrived at the Productivity norms in respect of Bagged cargo, Jumbo bags, Iron & Steel-coils and slabs and Iron & steel-pipes, tubes, plates at 1200 tonnes per day, 1500 tonnes per day, 4000 tonnes per day and 1200 tonnes per day respectively.
 - (b). A comparative position of the various parameters taken into account by the JNPT to arrive at the above proposed productivity norms vis-à-vis, the norms of the said parameters as prescribed in the stevedoring and Shore Handling Guidelines is attached as **Annex – I**.
 - (c). As can be seen from the said Annex, the productivity norms as worked out by JNPT are significantly lower than the productivity norms worked out based on the parameters stipulated in the Stevedoring Guidelines. However, in view of the constraints in handling bigger vessels at the Shallow Draught Berth put forth by the Port (as brought out in the Annex), this Authority is inclined to approve the productivity norms as worked out by JNPT, in respect of Bagged cargo, Jumbo bags, Iron & Steel-coils and slabs and Iron & steel-pipes, tubes, plates, exercising powers conferred on it by clause 1.8 of the Guidelines to accept necessary adjustments in the norms, keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the Guidelines.

- (d). Further, since the cargo viz., Project cargo, Motor Vehicles other than through RORO and Machinery & Machinery parts are not homogeneous in nature and come in different size, shape and weight, the Stevedoring and Shore Handling Guidelines do not prescribe any productivity norm in respect of these cargo groups. However, the JNPT in its proposal has proposed Productivity norms at 70 numbers per shift in respect of Project cargo, Machinery & Machinery parts and at 30 numbers per shift in respect of Motor Vehicles other than through RORO, reportedly based on discussion with the service providers. The judgment of the port in this regard is relied upon.

(v). **Rates for the Stevedoring Operations:**

- (a). As stipulated in Clause 3.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Stevedoring Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.

- (b). Equipment hire charge:

The Equipment hire charge has been estimated by the Port in respect of hire of one number of 30 tonne Fork Lift Truck to handle Iron & Steel-coils and slabs and Iron & steel-pipes, tubes, plates, in line with the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. Further, as per the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.

The hire charge of the Fork Lift Truck considered by JNPT at ₹24210/- per shift is seen to be at 90% of the average of the hire charge quoted by five different parties. The JNPT has furnished documentary evidence in support of the hire charge of equipment from all the five parties. The hire charge of ₹24,210/- considered by JNPT is taken into account.

Though the Guidelines stipulate deployment of one number of 5 tonne Fork Lift Truck to handle jumbo bags, the JNPT has not estimated any equipment hire cost for handling jumbo bags, on the ground that the Jumbo bags are directly discharged on Truck using ships derricks/ crane during discharge operation and vice versa, thereby not requiring any equipment during stevedoring operation. The guidelines do not prescribe any equipment for bagged cargo, project cargo, Motor Vehicles and Machinery for ship-shore operations. For handling break bulk cargo, mostly the cranes on board the ship are used. The JNPT also has not proposed any equipment for the said cargo item.

- (c). Labour Cost:

- (i). The Labour cost has been estimated by JNPT with regard to deployment of Labour on board and on Wharf.
- (ii). The number of each type of manpower except for cargo groups of Project Cargo, Motor Vehicles and Machinery & Machinery Parts to be deployed on board as taken into account by JNPT is seen to be as stipulated in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. So far as the other three cargo groups mentioned above, the guidelines do not prescribe norms for man power requirement. The JNPT has finalised the manning pattern for these cargo groups as per the discussion with the service provider. The manning scale for these three cargo groups is found to be at par with the manning scale for the cargo group of Iron & Steel, Coils and Slabs, which are reportedly as per the Award of NIT. Therefore, the manning scale for the three cargo groups considered by the JNPT is relied upon. With regard to the number of hooks for labour cost calculation, as against the norm of 3-4 hooks per shift as stipulated in the Guidelines, the JNPT has considered 1 number of hook per shift in respect of all the cargo in relation to Tindal and 1.5 number of hook per shift each in respect of Signalmen, Mazdoor and Operator in respect of Bagged cargo, Jumbo bags, Iron & Steel-coils and slabs and Iron & steel-pipes, tubes, plates and 1 number

of hook per shift in respect of Project cargo, Machinery & Machinery parts and Motor Vehicles other than through RORO, on the ground that only smaller vessels can operate at shallow water berth due to draught and length restriction, thereby restricting the operation with higher number of hooks. In view of the difficulties put forth by the Port (as brought out in the Annex) and since none of the users have objected to the lower number of hooks considered by the JNPT, this Authority is inclined to take into account the number of hooks as considered by JNPT, exercising powers conferred on it by clause 1.8 of the Guidelines to accept necessary adjustments in the norms, keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the Guidelines.

(iii). In addition to the cost of on board labour, the JNPT has also considered cost of labour on shore at the wharf. Though the Stevedoring and Shore handling Guidelines do not stipulate any norms towards deployment of labour on shore at the wharf, it is seen from paragraph 38 of the NIT Award that labour would be required on shore at the wharf side also for the Stevedoring Operations viz. for unslinging of the load on the quay or unslinging of the load directly on the Trailers for direct delivery from hook point or unslinging of the load for transportation of the cargo to stacking yard or shed or stacking at the yard or shed. The number of each type of labour category for each type of cargo is reported to be as per the National Industrial Tribunal (NIT) Award for Break bulk cargo. In view of the justification furnished by the Port, the proposed cost for deployment of labour on shore at the wharf as per the NIT Award is taken into account.

(iv). The unit rate for labour deployment will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prevailed in the norms. The cost of each category of manpower is reported to be the prevailing labour rate as obtained from various service providers. The JNPT has furnished documentary evidence in support of the labour cost.

(d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

(e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by JNPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.

(f). A working to arrive at the upfront stevedoring tariff, based on the various parameters discussed above, is attached as **Annex – II**.

(vi). **Rates for the Shore handling Operations:**

(a). As stipulated in Clause 4.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.

(b). Equipment hire cost:

Clause 4.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates estimation of hire cost of Equipment for the equipment proposed to be deployed for the shore handling operations. Clause 4.4.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines lists down the different handling methods that are adopted for shore handling of the break bulk cargo. Out of the different handling methods, the JNPT has taken into account the method 4 of unloading of cargo onto wharf and loading onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa in respect of bagged cargo and proposed deployment of relevant equipment. In respect of other cargo items, the JNPT has taken into account the method 3 of unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa and proposed deployment of relevant equipment.

A comparative position of the equipment deployment for Shore handling operation as prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines vis-à-vis, the equipment deployment profile as proposed by JNPT is given below:

| Sl. No. | Particulars | Method of Shore Handling Operation as prescribed in the Guidelines | Equipment Profile | | Reason for deviation as explained by JNPT |
|---------|---|--|--|--|--|
| | | | Norm | Proposed by JNPT | |
| 1 | Bagged cargo | Method 4 - Unloading of cargo onto wharf and loading onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa | 10 T Trucks - 9 nos. | 10 T Trucks - 9 nos. | No deviation |
| 2 | Jumbo bags | Method 3 - Unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa | 15 T Trucks - 9 nos. | 10 T Mobile Cranes - 2 nos. at yard 40 T Trucks - 9 nos. | Mobile Crane is envisaged for loading/ unloading jumbo bags from/ to truck at stack yard. 40 Tonne trucks are envisaged to optimise requirement of number of trucks. |
| 3 | Iron & steel - coils | Method 3 - Unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa | 30 T Mobile Cranes - 2 nos. at yard, 40 T Tractor Trailers - 9 nos. | 30 T Mobile Cranes/ Fork Lift Trucks - 2 nos. at yard, 40 T Tractor Trailers - 9 nos. | No deviation. However, Fork lift with special attachment is preferred to have flexibility for faster operation of Iron and steel products. Even the hire charges do not vary much. |
| 4 | Iron & steel - pipes, tubes, plates and slabs | Method 3 - Unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa | 10 T Mobile Cranes - 2 nos. at yard, 40 T Tractor Trailers - 9 nos. | 30 T Mobile Cranes/ Fork Lift Trucks - 2 nos. at yard, 40 T Tractor Trailers - 9 nos. | |
| 5 | Project cargo, Machinery and machinery products | Method 3 - Unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa | Not given | 15 T Fork Lift Trucks - 1 nos. at yard, 40 T Tractor Trailers - 4 nos. | For loading/ unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard or vice versa |
| 6 | Motor vehicles other than through RORO | Not applicable | Not given | Not prescribed | No deviation |

As seen above, there is a slight variation in the type of equipment proposed to be deployed for undertaking the shore Handling Operations as compared to the equipment deployment profile envisaged in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. However, in view of the reasons given by JNPT as brought out above and since none of the users have objected to the equipment proposed to be deployed by JNPT, this Authority is inclined to consider the equipment profile as proposed by JNPT, exercising powers conferred on it by clause 1.8 of the Guidelines to accept necessary adjustments in the norms, keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the Guidelines.

The hire charge of the equipment proposed to be deployed by JNPT is seen to be the average of the hire charge quoted by five different parties. The JNPT has furnished documentary evidence in support of the hire charge of all the types of equipment (except 10 T Trucks) from all the five parties. The hire charge for the 10 T Trucks considered by JNPT is relied upon.

(c) Labour Cost:

Clause 4.5.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates estimation of Labour cost at 10% of the equipment hire cost for break bulk cargo. However, the JNPT has considered the labour cost on actual deployment basis. The JNPT has proposed deployment of 1 no. Tally Clerk for all the cargo items. In respect of Mazdoor, the JNPT has proposed deployment of 4 nos. in respect of Jumbo bags, Iron & steel – coils, Iron & steel - pipes, tubes, plates and slabs, 8 nos. in respect of Bagged cargo and 2 nos. in respect of Project cargo, Machinery and machinery products. No deployment of Mazdoor is envisaged in respect of Motor vehicles other than through RORO.

The cost of each category of manpower is the prevailing labour rate as obtained from various service providers, which is supported by documentary evidence.

It is noteworthy that the labour cost as estimated by the JNPT is about 7% of the equipment hire cost as against the norm of 10% of the equipment cost as stipulated in the Guidelines. The estimate of labour cost as estimated by JNPT is considered in this analysis.

- (d) Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads have been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.
- (e) As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by JNPT to arrive at the upfront shore handling tariff.
- (f) A working to arrive at the upfront shore handling tariff, based on the various parameters discussed above is attached as **Annex-III**.
- (vii) As brought out earlier, the JNPT has revised its proposal in December 2016. The details of the revision effected by JNPT has been brought out earlier. In this connection, reference is drawn to the upfront tariff proposed in respect of Project cargo, Motor vehicles other than through RORO and Machinery and machinery products. In the revised proposal, the earlier unit of levy proposed for the above referred items on “Per Hook Per Shift” basis has been revised by the Port to be levied “on per tonne” basis based on the suggestions given by the stakeholders during the Joint Hearing. The proposal of the port in this regard is approved.
- (viii) Based on the clarifications furnished by the JNPT, the upfront Stevedoring and Shore Handling Charges for the Break bulk cargo as proposed by the Port in its revised proposal is approved.
- (ix) In the proposed Scale of Rates, the JNPT has defined the terms ‘Stevedoring’ as Stevedoring includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port and ‘Shore Handling’ as Shore handling includes arranging and receiving the cargo to/ from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks. The said definitions are seen to be in line with the definitions prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Policy. Hence, the proposed definition is approved.
- (x) In the proposed Scale of Rates, the JNPT has proposed a note to the effect that the amount of royalty/ revenue share to be payable by the stevedoring and shore handling agency. The said note is seen to be relevant for prescription in the License agreement to be entered by JNPT with the stevedoring and shore handling agency and need not form part of the scale of Rates notified by this Authority. Hence, the said proposed note is deleted.

- (xi) In the proposed Scale of Rates, the JNPT has proposed some notes to the effect that only Stevedoring & Shore Handling Agencies who have been issued license by JNPT can perform these activities at JNPT, the licensed Stevedoring & Shore Handling Agency to make necessary arrangements (such as manpower, bringing equipments, gears, shackles, hooks, slings, heavy lifting beams, chain slings, etc.) for safe and efficient operations, Lashing and Unlashing of cargo on board the vessel is to be the responsibility of vessel agent and that the rates do not include lashing and unlashing charges, Shore handling charges to be applicable only for the cargo which is off loaded and stored in JNPT premises before loading/ delivery of cargo and are not applicable to cargo directly loaded from/ discharged on consignee / shipper truck, the receipt/ delivery of cargo in/ from JNPT is considered the responsibility of shipper/ consignee or their representative. Since the proposed notes give clarity on the application of the Stevedoring and Shore Handling tariff notified by this Authority, the incorporation of the said proposed notes is approved.
- (xii) The rates for Project Cargo, Machinery and Machinery Products have been arrived at by JNPT considering the per shift productivity of 70 units of the above said cargo items. Therefore, the basis of charge is prescribed as “per unit” instead of per ton proposed by JNPT.

In the table of charges proposed by JNPT at serial No. 2 of the SOR, the per day productivity is replaced with per shift productivity, since per shift productivity is considered by JNPT for calculation of the proposed rates.

- (xiii) In line with the stipulation in Clause 2.7. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, a note is prescribed to the effect that the upfront Stevedoring and Shore Handling so set by TAMP are at the ceiling levels.
- (xiv) As per Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines read with clause 2.10 of the Guidelines, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards by the Operator. In the event the JNPT confirms that the Operator has not achieved the prescribed performance standards in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

The JNPT has prescribed a note to the above effect in its proposed Scale of Rates alongwith an illustration. The said illustration forms part of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The note as proposed by the JNPT is approved.

- (xv) In addition to the definitions as proposed by JNPT, some other definitions relating to “coastal vessel”, “foreign going vessel”, “stevedoring”, “shore handling agent” are also prescribed in the upfront tariff schedule. Further, in addition to the notes as proposed by JNPT, some other notes relating to “classification of vessel” and some other notes flowing from the Stevedoring and Shore Handling Policy are also prescribed in the upfront tariff Schedule.
- (xvi) Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms and will be valid for a period of three years.

In this regard, it is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided

that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and Ministry of Shipping (MOS) vide letter No TAMP/47/2000-MBPT dated 6 May 2002.

In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the JNPT may apply the ceiling rates approved to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years.

11.1. In the result, and for the reasons give above, and based on the collective application of mind the upfront Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the JNPT, attached as **Annex – IV**, is approved.

11.2. The ceiling rates approved may be applied to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.3. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is to be read with Clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. If the Operator does not achieve the prescribed performance standards in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

11.4. As stipulated in Clause 8.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator shall furnish to the JNPT and to this Authority, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished from time to time.

11.5. As stipulated in Clause 8.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, this Authority shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

11.6. As stipulated in Clause 9.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the JNPT and this Authority on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

11.7. As stipulated in Clause 10 of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the JNPT. The JNPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./116/17]

Annex – I

Comparative position of the various parameters taken into account by the JNPT to arrive at the proposed productivity norms vis-à-vis, the norms of the said parameters as prescribed in the stevedoring and Shore Handling Guidelines

| Sl. No. | Particulars | Bagged Cargo | | Jumbo Bags | | Iron & Steel-coils | | Iron & steel-pipes, tubes, plates | | Reason for deviation as explained by JNPT |
|---------|---------------------------------------|--------------|------------------|------------|------------------|--------------------|------------------|-----------------------------------|------------------|---|
| | | Norm | Proposed by JNPT | Norm | Proposed by JNPT | Norm | Proposed by JNPT | Norm | Proposed by JNPT | |
| 1 | Average No. of hooks per shift | 2.5 | 1.5 | 2.5 | 1.5 | 2.5 | 1.5 | 2.5 | 1.5 | Due to draught and length restriction, only smaller vessels can operate at shallow water berth. Thus, continuous two hook operation is not possible. |
| 2 | Tonnes per hook per shift (in tonnes) | 300 | 250 | 560 | 320 | 1360 | 800 | 280 | 250 | Productivity for Jumbo bags is based on past performance. In respect of bagged cargo, iron and steel products, productivity is considered at lower levels due to constraints in operations of smaller size vessels. |
| 3 | No. of shifts | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | No deviation |
| 4 | Productivity per day (1 x 2 x 3) | 2250 | 1125 | 4200 | 1440 | 10200 | 3600 | 2100 | 1125 | |
| 5 | Productivity per day (rounded off) | 2250 | 1200 | 4200 | 1500 | 10200 | 4000 | 2100 | 1200 | |
| 6 | Productivity per shift (rounded off) | 750 | 400 | 1400 | 500 | 3400 | 1333.33 | 700 | 400 | |

Annex – II

Workings to arrive at the upfront Stevedoring Tariff at JNPT.

| Sr. No. | Cargo type | Handling by Ship's Gears | | Operating Cost | | | | | | | Marg in @ 20% | Total Cost + margin | Per tonne rate (in Rs.) | |
|---------|----------------------|--------------------------|----------------------------------|----------------------|----------|----------|-------|---|-------------------------|---|---------------|---------------------|-------------------------|------------|
| | | Product ivity (In ton) | Per shift Product ivity (In ton) | Equip ment Hire Cost | Labour | | | Total Equipment hire cost & Labour Cost | Opera-tional over-heads | Management & Administ rative over-heads | | | | Total Cost |
| | | | | | On board | on wharf | total | | | | | | | |
| 1 | Bagged cargo | 1200 | 400 | 0 | 11000 | 13550 | 24550 | 24550 | 4910 | 4910 | 34370 | 6874 | 41244 | 103 |
| 2 | Jumbo bags | 1500 | 500 | 0 | 11000 | 8150 | 19150 | 19150 | 3830 | 3830 | 26810 | 5362 | 32172 | 64 |
| 3 | Iron & steel - coils | 4000 | 1333 | 24210 | 8300 | 5450 | 13750 | 37960 | 7592 | 7592 | 53144 | 10629 | 63773 | 48 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|------|-----|-------|------|------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|------------|
| 4 | Iron & steel - pipes, tubes, plates and slabs | 1200 | 400 | 24210 | 8300 | 5450 | 13750 | 37960 | 7592 | 7592 | 53144 | 10629 | 63773 | 159 |
| 5 | Project cargo, Machinery and machinery products (In Nos.) | | 70 | 0 | 5950 | 6350 | 12300 | 12300 | 2460 | 2460 | 17220 | 3444 | 20664 | 295 |
| 6 | Motor vehicles other than through RORO (In Nos.) | | 30 | 0 | 5950 | 6350 | 12300 | 12300 | 2460 | 2460 | 17220 | 3444 | 20664 | 689 |

Annex – III**Workings to arrive at the upfront Shore Handling Tariff at JNPT.**

| Sr. No. | Cargo type | Productivity (In ton) | Per shift Productivity (In ton) | Operating Cost | | | | | | Margin @ 20% | Total Cost + margin | Per tonne rate (in Rs.) |
|---------|---|-----------------------|---------------------------------|---------------------|-------------|---|-----------------------------|---|------------|--------------|---------------------|-------------------------|
| | | | | Equipment Hire Cost | Labour Cost | Total Equipment hire cost & Labour Cost | Operational overheads @ 20% | Management & Administrative overheads @ 20% | Total Cost | | | |
| 1 | Bagged cargo | 1200 | 400 | 40500 | 8700 | 49200 | 9840 | 9840 | 68880 | 13776 | 82656 | 207 |
| 2 | Jumbo bags | 1500 | 500 | 90900 | 5100 | 96000 | 19200 | 19200 | 134400 | 26880 | 161280 | 323 |
| 3 | Iron & steel - coils | 4000 | 1333 | 128900 | 5100 | 134000 | 26800 | 26800 | 187600 | 37520 | 225120 | 169 |
| 4 | Iron & steel - pipes, tubes, plates and slabs | 1200 | 400 | 92300 | 5100 | 97400 | 19480 | 19480 | 136360 | 27272 | 163632 | 409 |
| 5 | Project cargo, Machinery and machinery products | | 70 (In Nos.) | 46500 | 3300 | 49800 | 9960 | 9960 | 69720 | 13944 | 83664 | 1195 |
| 6 | Motor vehicles other than through RORO | | 30 (In nos.) | 0 | 1500 | 1500 | 300 | 300 | 2100 | 420 | 2520 | 84 |

Annex – IV

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST
UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHOREHANDLING SERVICES

1. Definition:

- (i) “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii) “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii) ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv) ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v) ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
- (vi) ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.

2. Upfront Tariff rates for Providing On board Stevedoring and Shore Handling Services for handling of Break Bulk cargos by the Licensed Stevedoring and Shore Handling agencies:

| Sr. No. | Commodity Group | Basis of Charge | Per Shift Productivity (Tonnes) | Stevedoring Charges in ₹ | Shore Handling Charges in ₹ |
|---------|---|-----------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 1 | Bagged cargo | Per Ton | 400 | 103 | 207 |
| 2 | Jumbo bags | Per Ton | 500 | 64 | 346 |
| 3 | Iron & steel-coils and slabs | Per Ton | 1333 | 48 | 169 |
| 4 | Iron & steel – pipes, tubes, plates | Per Ton | 400 | 159 | 409 |
| 5 | Project cargo, Machinery and machinery products | Per unit | 70 | 295 | 1195 |
| 6 | Motor vehicles other than through RORO | Per unit | 30 | 689 | 84 |

Notes:

- (i) Stevedoring & Shore Handling Agencies who have been issued license by JNPT can only undertake to perform these activities at JNPT.
- (ii) The licensed Stevedoring & Shore Handling Agency has to make all necessary arrangements (such as manpower, bringing equipment's, gears, shackles, hooks, slings ,heavy lifting beams, chain slings ,etc.) for carrying out safe and efficient Stevedoring & Shore Handling operations.
- (iii) Lashing and Unlashing of cargo on board the vessel shall be the responsibility of vessel agent. The above rates do not include lashing and unlashing charges.
- (iv) Shore handling charges are applicable only for the cargo which is off loaded and stored in JNPT premises before loading /delivery of cargo. These are not applicable to cargo directly loaded from/discharged on consignee /shipper truck.
- (v) The receipt/ delivery of cargo in/ from JNPT is considered the responsibility of shipper/ consignee or their representative.
- (vi) The List of Commodities included under each group is attached herewith. Any other Break Bulk cargo/commodity, which is not included in this list, that cargo / commodity will be categorised in any of the above group based on the nature, physical characteristics and the method of handling of the cargo.
- (vii) The above Tariff caps will be indexed to inflation only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January and 31st December of the relevant Year. Such Automatic adjustment of tariff cap will come in to effect from 1st April of the relevant year till 31st March of the following year. However, the agency would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation, on achievement of performance standards prescribed by JNPT. The list of Performance Standards prescribed by JNPT is attached herewith. An illustration showing determination of indexed up front tariff and performance linked tariff is for a commodity is given under;

Assumed Upfront Tariff (2016-17)

₹ 100/ tonne

Indexed Tariff (assumed inflation of WPI @ 10% per annum)

| Year | Indexed Upfront Tariff (60% of WPI) | Performance linked Tariff at 100% of the WPI indexation on the achievement of Performance Standards |
|---------|--------------------------------------|---|
| 2016-17 | 106.00 | 110.00 |
| 2017-18 | 112.36 | 121.00 |
| 2018-19 | 119.10 | 133.10 |

For this purpose, the Operator shall approach the JNPT within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.

The JNPT shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.

The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the JNPT to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.

In the event the JNPT confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016.

- (viii) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ix) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate.
 - (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v) All the charges shall be denominated in Indian Rupees.
- (vi) This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vii) This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (viii) (a) The tariff notified is ceiling level.
- (b) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (c) The authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (d) The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix) The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (x) If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (xi) Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xii) All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- (xii) TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (xiii) The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.
- (xiv) The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (xv) In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will

be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

- (xvi) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions up to 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xvii) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (xviii) As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005 -
 - (a) The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
 - (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)

BREAK BULK CARGO – LIST OF COMMODITIES INCLUDED UNDER EACH GROUP

| Sl. No. | Commodity Group | Details of cargo |
|---------|--|--|
| 1 | Bagged cargo | All cargo in bags of various weights (25, 50, 60 kg, etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash, etc. |
| 2 | Jumbo Bags | All cargo in bags of various weights (0.5, 1.0, 1.5 MT) that are handled only by hooking the bags to slings; and include cargo in boxes, cartons, barrels, drums or rolls such as: Wood Pulp in boxes, Processed wood such as Boards, Poles, Plywood, News Print, Oil-Animal or Vegetables in barrels, Rubber-Raw, Rubber-Manufactured, Synthetic Resin, Paper, paper products and newsprint, Asphalt and Bitumen in barrels, etc. |
| 3 | Iron and steel- coils | All Iron and steel coils of varying weights and dimensions: Include all Metal Products and Asbestos of similar nature. |
| 4 | Iron and steel- pipes, tubes, plates and slabs | All Iron and steel pipes, tubes, plates and slabs of varying weights and dimensions: Include all Metal Products and Asbestos of similar nature such as: Iron and Steel Materials, Aluminum Products, Alumina Billets, Steel Pipe, Aluminum Ingots, Asbestos, etc. |
| 5 | Project Cargo, Machinery and machinery parts | <p>Cargo for specific projects, often with OOG specifications and handled through specialized means such as: Project material, Project equipment, Railway coaches and wagons, All types of project cargo including over dimensional consignment, etc.</p> <p>All types of Machinery and machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank parts, Arms, Ammunitions, Explosives, Defense Stores and Defense equipment / machinery.</p> |

| | | |
|---|-------------------------------------|--|
| 6 | Motor vehicles other than thru RORO | All motor vehicles handled using Shackles, Hooks, Chain Slings and Heavy Lifting Beams such as: Any rubber tyred vehicle; Cargo moving equipment; Earth-moving equipment, Powered two wheeled vehicles, Auto Rickshaws and other three wheeled vehicles including their chassis on wheels, Motor cars, Jeeps, Vans and Tourist Caravans, Motor vehicles like buses, dumpers, lorries, tractors, trucks, & trawlers, Locomotives, Vehicles not specified above and parts and accessories of conveyances, tubes and all earth moving equipment like Excavators, Pay loaders Bulldozers, Dozers, Poclaimers, FLTs, TLTs, Reach Stackers, etc. |
|---|-------------------------------------|--|

Performance Standards for Break Bulk Cargo

| Sr. No. | Commodity Group | Per Shift Productivity (Tonnes) |
|---------|---|---------------------------------|
| 1. | Bagged Cargo | 400 |
| 2. | Jumbo Bags | 500 |
| 3. | Iron & Steel- Coils & Slab | 1333 |
| 4. | Iron & Steel- Pipes, tubes, plates | 400 |
| 5. | Project Cargo, Machinery and Machinery Products (units) | 70 |
| 6. | Motor Vehicles other than through RORO (units) | 30 |